Raftul Denisei

Marele premiu
al Academiei Franceze

Adrien Bosc

CONSTELLATION

Roman inspirat din povestea
adevărată a dispariției avionului
Air France Lockheed Constellation
și a faimoșilor săi pasageri
în octombrie 1949.

HUMANITAS fiction

Adrien Bosc

Constellation

Traducere din franceză și note de
MARIANA PIROTEALĂ

Humanitas

Pentru Laura

Combinarea câtorva cuvinte este uneori de-ajuns pentru a da o direcție vieții noastre.

Antonio Tabucchi,
Femeia din Porto Pim

1

Orly

Eu sunt sfredelul uriaș
Care străpunge coaja împietrită a nopții.
Filippo Tommaso Marinetti,
Aeroplanul papei

În seara de 27 octombrie 1949, pe pista aeroportului din Orly, avionul F-BAZN al companiei Air France se pregătește să-i primească pe cei treizeci și șapte de pasageri cu destinația Statele Unite. Cu un an înainte, Marcel Cerdan debarca învăluit în nimbul gloriei pe care i-l dădea titlul de campion mondial de box la categoria mijlocie, cucerit după o luptă pe viață și pe moarte în fața lui Tony Zale. Pe 7 octombrie 1948, mulțimea îl purta pe brațe. Un an mai târziu, aflat în aeroport, Cerdan, însoțit de impresarul lui, Jo Longman, și de prietenul său Paul Genser, se pregătește să plece pentru a-și recuceri titlul, deținut acum de Jake LaMotta, Taurul din Bronx. Fără nicio îndoială, anul următor în decembrie, va reveni cu titlul, la bordul unui avion Constellation. În holul aeroportului din Orly, bravează, asigurând jurnaliștii: „Vă spun eu că o să vin cu titlul… O să mă bat ca un leu”. Leu contra Taur, o chestiune de zodii și de constelații. Leul din Nemeea contra Minotaurului, fabulosul afiș din 2 decembrie 1949 de la Madison Square Garden.

Jo Longman are o zi proastă, a trebuit să se grăbească, a anulat călătoria cu vaporul, a profitat de dreptul la prioritate pe distanța Paris-New York, și toată bătaia asta de cap numai ca Marcel Cerdan să se întâlnească cu Édith Piaf dimineața devreme.

— Să vă întoarceți cu titlul! îi aruncă un angajat al Air France.

— Doar pentru asta plec! răspunde Marcel.

— Mda, mormăie Jo, care nu se poate abține să nu adauge: Dacă m-ai fi ascultat, am mai fi așteptat câteva zile. Pe cuvântul meu! Plecăm ca niște hoți. Marți aflam că data meciului s-a stabilit pe 2 decembrie, ieri eram în provincie, și abia astăzi ne-am fi putut face valizele. Îți propusesem să rămânem aici toată săptămâna, iar luni să asistăm la întâlnirea de la Palatul Sporturilor. Era simplu, prea simplu, iar mâine o să tuni și-o să fulgeri, pentru că, normal, în graba asta, ai uitat jumătate din lucruri.

Furia este simulată, sunt obișnuiți să joace teatru, lui Marcel îi revine rolul nestatornicului amuzat, lui Jo cel al profesionistului contrariat. Peste câteva clipe, cu coatele sprijinite pe tejgheaua barului companiei Air France, face haz de asta. După plecarea antrenorului Lucien Roupp, Jo a urcat în grad. Cu nelipsiții ochelari negri, cu părul dat cu Pento, fondatorul Clubului celor Cinci – cabaretul-restaurant unde s-au întâlnit Édith și Marcel –, Jo are toate datele unui personaj dubios. Boxerului îi place logoreea lui, felul în care știe să petreacă și să facă afaceri, este tovarășul perfect pentru drumurile dus-întors între Paris, New York și Casablanca.

„Avionul vedetelor” face cinste astă-seară supranumelui său: pe lângă „Bombardierul marocan”, violonista Ginette Neveu pleacă și ea să cucerească America. În hol se improvizează o serie de fotografii pentru *France-Soir.* În prima, Jean Neveu se află în mijloc și își privește amuzat sora, Marcel are în mâini vioara Stradivarius, și Ginette, toată un zâmbet, îl studiază. În următoarea Jo îi ia locul lui Jean și, cu ochiul lui de expert, compară mâna mică a lui Ginette cu pumnul puternic al boxerului.

Pe pistă, la baza scării de acces, discuția între cele două vedete continuă. Ginette îi dă detalii despre turneu – Saint Louis, San Francisco, Los Angeles, Chicago, New York. El îi propune să-i ofere bilete în primul rând pentru revanșa din Madison Square Garden și promite să asiste la

concertul din Carnegie Hall din 30 noiembrie. Poate vor lua cina la Versailles, cabaretul unde La Môme[1] se bucură de succes de luni bune.

Cele patru uriașe motoare Wright Cyclone ale avionului Lockheed Constellation F-BAZN zumzăie. După ce se face inspecția elicelor și a brațelor, cei unsprezece membri ai echipajului iau loc în partea din față a aparatului de zbor. Este un cvadrimotor mare și frumos cu fuzelaj de aluminiu, iar trenul de dimensiuni colosale îi dă aspectul neobișnuit al unui piciorong. La coada de la îmbarcare așteaptă încă treizeci și doi de pasageri: John și Hanna Abbott, Mustafa Abdouni, Eghline Askhan, Joseph Aharony, Jean-Pierre Aduritz, Jean-Louis Arambel, Françoise și Jenny Brandière, Bernard Boutet de Monvel, Guillaume Chaurront, Thérèse Etchepare, Edouard Gehring, Remigio Hernandores, Simone Hennessy, René Hauth, Guy și Rachel Jasmin, Kay și Ketty Kamen, Emery Komios, Ernest Lowenstein, Amélie Ringler, Yaccob Raffo, Maud Ryan, Philippe și Margarida Sales, Raoul Sibernagel, Irène Sivanich, Jean-Pierre Suquilbide, Edward Supine și James Zebiner. Dați la o parte, cei doi tineri căsătoriți Édith și Philip Newton, care s-au întors din luna de miere, și doamna Erdmann se supun consecințelor dreptului de prioritate acordat campionului.

[1] La Môme („Micuța“) Piaf poreclă sub care era cunoscută cântăreața franceză Edith Piaf.

2

Un Dakota la Casablanca

Viața modernă îți permite să călătorești, dar nu-ți oferă și aventura.

Jean Mermoz, *Mes vols*

Informarea de vreme rea deasupra Canalului Mânecii și a Atlanticului de Nord îl determină pe pilot, Jean de La Noüe, să schimbe planul de zbor. În locul escalei la Shannon, în Irlanda, alimentarea se va face pe mica insulă Santa Maria din arhipelagul Azore. Procedurile de plecare sunt demarate și, semeț, marele piciorong pornește de pe platforma de îmbarcare spre pistă. Elicele Curtiss zumzăie ritmic și încep decolarea. Pilotul către turn:

— F-BAZN cerem permisiunea de decolare.

Turnul către pilot:

— Permisiune acordată, F-BAZN.

Ora 20.06, Constellation își ia zborul.

În curând Atlanticul, peste șase ore aeroportul din Santa Maria, apoi Terranova și, în sfârșit, New York mâine-dimineață.

La aproape șase ani după ce s-a alăturat Forțelor Franceze Libere la Londra, Jean de La Noüe își amintește cu încântare de acei ani aventuroși în care manevrase avioane mici și învechite, mai întâi englezești, apoi americane.

Încă nu trecuse peste afurisitul de război și dezastrul care-i urmase. De bine, de rău, își ascultase soția și în timpul Ocupației își reluase postul de pilot de linie la compania Air France. Dar îi era din ce în ce mai greu. Știa că totul se juca la Londra, iar el nu era acolo. La Pléneuf-Val-André, satul său, în depărtare se vedeau falezele

engleze, Franța liberă, Radio Londra. Dacă își reia serviciul, ce mai contează dacă zboară deasupra Canalului Mânecii, a Atlanticului, în Mediterana, important e să fie pe cer și în tabăra celor buni. Avea doar cinci ani când se semnase armistițiul din timpul Marelui Război într-un vagon în poiana din Rethondes și, descoperind isprăvile escadrilei la Dunkerque, se molipsise cu virusul aviației. Eroul său: Charles Nungesser, dispărut când el avea cincisprezece ani, la bordul *Păsării albe,* deasupra Atlanticului, împreună cu François Coli, în timpul unei încercări de zbor fără escală. Un corsar al aerului al cărui biloc, un Nieuport 17, avea pictat pe carlingă simbolul pilotului: o inimă neagră în care se aflau un craniu și un sicriu așezat între două sfeșnice. Jean nu avea stofa de erou, dar nici de dezertor. Demobilizat în 1940, dăduse la schimb cu regret liniile inamice pe liniile comerciale. În 1943, în timpul unuia dintre numeroasele zboruri, Jean fugise și se alăturase Forțelor Franceze Libere. Apoi, după debarcarea aliaților în Africa de Nord, fusese desemnat să transporte soldații din Casablanca pe frontul italian. Avionul său: un Dakota, pe care piloții englezi îl porecliseră *Gooney Bird, Albatrosul,* stângaci la sol, maiestuos pe cer.

A trecut ceva timp de la acele survolări peste Mediterana, cei mai frumoși ani din viața sa, își repeta el. Invadarea insulei Pantelleria în data de 10 iunie 1943, apoi Linosa, Lampedusa și faimoasa cucerire a Siciliei. Treizeci și opt de zile de campanie în care a transportat, de la baza avansată din Pantelleria, douăzeci și opt de oameni cu Dakota. Și în care au trasat pe cer, în drumurile dus-întors, linii din pânza parașutelor. Operațiunea Avalanșa la Salerno, apoi Slapstick, încheiată cu cucerirea portului Taranto. Pe 11 mai 1944 avea să urmeze marea bătălie, Monte Cassino. Apoi parașutările din Provența. La Casablanca, bază retrasă aliată, Jean își revenea la viață. Istoria era în plină desfășurare, iar el era acolo, unul dintre figuranții marelui teatru de operațiuni organizat de

Churchill și Roosevelt cu prilejul conferinței de la Casablanca. De Gaulle, Giraud, câțiva dintre cei care făcuseră parte din forțele aeronavale și care fuseseră demobilizați, armata franceză devenită complice în plan secund al dispozitivelor aliate; toți acești oameni aveau adânc înrădăcinată în ființa lor dorința de revanșă și recucerire. După război, Jean își dusese soția la Max Linder la proiecția filmului *Casablanca* cu Ingrid Bergman și Humphrey Bogart. S-a mirat văzând o citadelă aflată la o mie de leghe distanță de cum și-o amintea el și a râs cu poftă de această Marseilleză orchestrată de luptătorul în rezistență Laszlo. Ce mai glumă! În timp ce mergeau pe bulevardul Poissonnière, avea să-i descrie Aurorei Casablanca așa cum o cunoscuse el. Hotelul d'Anfa și restaurantul cu vedere panoramică. Plantația de palmieri din jurul aeroportului Camp-Cazes și barăcile în care se înghesuiau piloții. Pista, decorul final al filmului în care Rick Blaine și căpitanul Renault sărbătoresc începutul unei noi prietenii. Avea să-i mai vorbească despre poșta aeriană marocană și despre reușitele lui Mermoz și ale lui Saint-Exupéry, survolarea deșertului, dunele de nisip unde nu se vede nimic, nu se aude nimic și despre frumusețea ascunsă de imensitate.

În seara zilei de 27 octombrie 1949, Jean, comandant de bord al avionului F-BAZN, are la activ șaizeci de mii de ore de zbor și optzeci și opt de curse. Alături de el se află Charles Wolfer și Camille Fidency, doi foști piloți de vânătoare. De la încheierea conflictelor, pe acești soldați nu-i mai aștepta niciun front și, asemenea lui Jean, nu ținuseră neapărat să-și urmeze cariera în serviciul aeronaval, adaptându-se la acest nou teren de joc. Desemnați să zboare pe aceleași curse, deveniseră prieteni. Născuți la aceeași oră pe 4 decembrie 1920, erau porecliți în companie „gemenii astrologiei". Nu peste mult timp, între două escale, aveau să sărbătorească aniversarea de douăzeci și nouă de ani. La comunicații se

află Roger Pierre și Paul Giraud, la navigație, Jean Salvatori. În cele din urmă, echipajul este completat de André Villet și Marcel Sarrazin, mecanici.

3

Sunet distorsionat

Avionul! avionul! să urce pe cer,
Să plutească peste munți, să străbată mările
Guillaume Apollinaire, *Poèmes retrouves*

„Noua cometă a Air France” anunțau pliantele publicitare. Constellation avea să ia locul hotelurilor de lux plutitoare și să impună definitiv supremația cerului asupra mării. O pasăre cromată născută din nebunia unui om, Howard Hughes.

Principalul acționar al companiei Trans World Airlines (TWA), Hughes demarase în 1939 proiectul pentru construirea lui „Connie”. Asociindu-se cu constructorul Lockheed Aircraft, magnatul cinematografiei și al aviației punea un nou pariu – un avion de linie cu patru motoare, presurizat, capabil să parcurgă o distanță de cinci mii șase sute de kilometri fără escală. Trasa în linii mari planurile, lăsându-se călăuzit în schițele sale de eleganță și erotism, inginerilor revenindu-le misiunea de a le adapta la regulile aeronauticii. În aceeași perioadă, pentru filmul *Proscrisul,* cineastul-aviator crea un sutien cu schelet ranforsat de oțel autoportant, transformând pieptul lui Jane Russell într-o rachetă îndreptată direct către ecran și către ocrotitorii moralității.

Introdus în programul de apărare al armatei americane abia în 1944, după transportarea trupelor aliate de pe un continent pe altul, Constellation, avându-l la comandă pe miliardarul excentric, efectua primul zbor comercial, spulberând un record, din Burbank, California, la Washington în doar șase ore și cincizeci și șapte de minute. Pe 15 februarie 1946, producătorul-aviator convoca pe toată lumea bună de la Hollywood pentru a

efectua un zbor fără escală de la New York la Los Angeles. La opt mii de metri altitudine, Hughes, cu portavocea într-o mână și cu o cupă de șampanie în cealaltă, la braț cu Paulette Goddard și Linda Darnell, își prezenta noua jucărie. Cu Constellation și *stelele* sale, aviația intra în epoca luxului aluminizat. Simbol al apogeului transatlanticelor cu elice, primele zboruri nu prevesteau însă nimic din destinul lor. Bizară lege a seriilor. Pe 18 iunie 1946, unul dintre cele patru motoare ale avionului Constellation al companiei Pan Am a luat foc. Cu toate acestea, timp de aproape unsprezece ore, pilotul a reușit performanța de a survola Statele Unite. Douăzeci și trei de zile mai târziu, cvadrimotorul Constellation, pe care de acum presa îl poreclise „cel mai bun *trimotor* din lume", a fost victima unui alt accident – aterizarea de urgență pe un câmp, care avea să ducă la moartea a cinci din cei șase pasageri. Ca măsură de precauție, avioanele Constellation au fost oprite la sol în timp ce constructorul Lockheed aduce modificările necesare. După aceste ajustări, câteva luni mai târziu, Constellation obținea din nou certificatul de navigabilitate și se impunea drept un avion de cursă lungă cu greutate pentru companiile aeriene din întreaga lume. Printre ele, fosta societate anonimă Air France, aflată de acum sub auspiciile statului, făcea o comandă de treisprezece aparate constructorului Lockheed. În data de 9 iulie 1946, de pe aeroportul La Guardia decola primul avion Constellation al companiei Air France, cu numărul de înregistrare F-BAZA, avându-l la comandă pe Roger Loubry. După 8 octombrie 1947 și după inaugurarea dotărilor de lux „Comète d'Or", Air France se putea mândri că este singura companie care oferă cușete în transatlanticele sale și că cele șaisprezece ore de zbor sunt rezervate somnului.

Aflați de acum în largul coastelor franceze, stewardesa Suzanne Roig și cei doi stewarzi Albert Brucker și Raymond Redon își văd de lucru în cabină. După ce i-a

onorat pe piloți cu o scurtă vizită, Marcel Cerdan s-a așezat lângă prietenul său Paul Genser. În fața lor, Jo Longman discută cu jurnalistul René Hauth, redactor-șef al *Dernières nouvelles d'Alsace.* Cel din urmă vrea să afle dacă se simte în formă și ce program are campionul, ce teren de antrenament a ales și care sunt temerile impresarului. Informații pe care le va telegrafia mâine-dimineață din New York la redacția sa. Este o ocazie mult visată de a culege informații de primă mână chiar în timpul zborului. Călătoria pe calea aerului face posibile cele mai improbabile întâlniri. În spate, Jean și Ginette Neveu discută complice și fac cunoștință cu vecinul lor Edward Supine, importator de dantelă din Brooklyn, care se întoarce dintr-o călătorie de afaceri de la Calais. Nu se pricepe prea bine la muzică, le mărturisește el jenat, dar i-ar plăcea să asculte una dintre înregistrările lor și-i cere artistei să-i spună numele pe litere. Guy Jasmin, la patru scaune distanță, începe să citească *Moby Dick,* carte cumpărată cu o zi înainte de plecare de la librăria Gallimard de pe bulevardul Raspail. Primele cuvinte sunt un sesam de netăgăduit: „Numiți-mă Ishmael. Cu câțiva ani în urmă – n-are însemnătate câți anume or fi trecut de atunci – rămânând cu punga goală sau aproape goală – și de vreme ce nimic deosebit nu mă mai lega de uscat, am socotit că n-ar fi rău să pornesc în larg, cu vreo corabie, și să colind câtăva vreme mările lumii”[2].

În dreapta sa se află Ernest Lowenstein, proprietar de tăbăcării din Franța și Maroc, căruia nu-i vine să creadă că se află în același avion cu Marcel Cerdan. În cele din urmă își face curaj, se apropie de campion și-i cere un autograf pe un carnețel. Stewardesa, cu fustă plisată, taior bleumarin și bonetă cu emblema cu căluțul-de-mare al companiei, străbate culoarul central – de o parte un șir de scaune înclinate, de cealaltă, cușete cu perdelele trase – și

[2] *Moby Dick sau Balena Albă,* Editura Litera, București, 1993, trad. rom. de Șerban Andronescu, p. 43.

le împarte pasagerilor farfuriile cu prânzul. Carne în aspic, tocană de miel și macarons, totul stropit cu șampanie. Din 30 septembrie, Air France oferă hrană caldă la bordul avioanelor sale; pentru mulți pasageri este o premieră. Fusese ideea lui Max Hymans, președintele companiei, care, în urmă cu câteva luni, crease serviciul hotelier de la Orly și angajase cu această ocazie câțiva renumiți bucătari parizieni.

La treisprezece mii nouă sute de picioare deasupra Atlanticului, Constellation își confirmă poziția la Orly la ora 21 și urmează să străbată diagonala care îl duce în Azore. La această viteză de patru sute de kilometri la oră, vor ajunge pe aeroportul din Santa Maria la 2.30 dimineața. La viteza de croazieră, aparatul pare să plutească. În cabina piloților, Jean de La Noüe a lăsat mansa, cedându-le comanda celor doi copiloți. Aflat în legătură directă cu turnul de control de la Air France, Roger Pierre îl informează în legătură cu condițiile meteorologice.

— Domnule comandant, Parisul tocmai a confirmat planul de zbor transmis la Santa Maria, se anunță o depresiune deasupra arhipelagului la ora sosirii și vizibilitate redusă la sol.

Este ora 23 când Jean de La Noüe preia comanda aparatului, pentru a depăși o zonă de turbulențe. Vor lua altitudine pentru a ridica avionul deasupra norilor. În cabine, pasagerii dorm, legănați de zumzetul regulat al elicelor. Cu câteva minute înainte de a începe coborârea vor fi treziți ca să-și pună centurile și să se pregătească pentru aterizare. O primă repriză de trei ore înainte de lungul tronson nordic spre Terranova.

Jean nu este un om prietenos, îi place să-și conducă echipajul în liniște – le adresează numai câteva cuvinte bine cântărite –, atât de necesară pentru buna desfășurare a zborului. O autoritate în domeniu, însă scumpă la vorbă. Rareori vorbește despre război și despre reușitele sale, spre deosebire de cei doi copiloți, pentru care aeronava a

fost un botez al aerului. Acești piloți deja călițiți, plictisiți de monotonul traseu sudic al Americilor, dezbat performanțele ultimelor avioane de vânătoare și discută amănunțit despre meritele modelelor MiG-9 și Yak-15 rusești și ale avionului F-84 Thunderjet al Forțelor aeriene americane. Laudă eforturile aeronauticii franceze, care, recuperând decalajul, concepea cu câțiva ani în urmă S0.6000 Triton, monoreactorul biloc care putea atinge viteza maximă de nouă sute cincizeci și cinci de kilometri la oră – la trei sute de kilometri de bariera de sunet atinsă de Chuck Yeager la bordul avionului Bell X -1, avionul-rachetă în formă de proiectil. Liniilor trasate de poșta aeriană franceză, regulilor „explorării permanente” și „decolării permanente” aveau să le urmeze alte limite, de data aceasta sonore și spațiale.

La ora unu dimineața, la trei sute de kilometri de punctul de sosire, se ia legătura cu turnul de control din Santa Maria. În cursul primelor contacte, Constellation primește dispoziția de a-și regla emițătorul, căci, din câte spun autoritățile aeroportuare, sunetul este distorsionat. Ghidarea cu ajutorul radiofarului de-a lungul liniei Azorelor confirmă poziția ideală a avionului. Controlul regional anunță condiții atmosferice optime și o bună vizibilitate la sol.

4

Nebunia Monvel

Închipuiți-vă că orașul lor stă în picioare, cât se poate de drept.[3]

Louis-Ferdinand Céline,
Călătorie la capătul nopții

Lui Bernard Boutet de Monvel nu-i plăceau călătoriile cu avionul. Și nu era vorba despre o fobie. Fusese pilot. Erou chiar. Mobilizat în 1914, după câteva victorii deasupra golfului Somme, s-a remarcat cu prilejul unui raid magistral între Salonic și București. Cu toate acestea, prefera lentoarea transatlanticelor și numai dacă era constrâns apela la calea aerului. Un om aparținând unui alt secol, reprezentant al unei lumi în declin care avea să cedeze curând locul domniei oamenilor grăbiți, Boutet de Monvel ar fi subscris cu dragă inimă la *Bilanțul inteligenței* al lui Paul Valéry: „Nu mai suportăm durata, nu mai știm să fertilizăm plictisul”. Desenator de linii aspre, de geometrie plană, îi plăcea să observe dreapta perfecțiune a pacheboturilor luxoase. În ochii acestui om, călcâiul lui Ahile al secolului XX în care naviga fără voia sa aducea mai mult cu sfârșitul unei epoci decât perioada interbelică. Se simțea ieșit din cursă și încetinea bucuros. Omului nou îi răspundea cu caricatura vremurilor de odinioară. Dandismul lui excesiv, ținuta perfectă, accentuarea politeții și a manierelor erau tot atâtea piedici în calea nerăbdării generale. Un mic pas în lături în botinele ceruite cu care se delecta pe ascuns, o deraiere de la mersul lumii într-un costum din trei piese. Aceste mulțimi

[3] *Călătorie la capătul nopții,* Editura Nemira, București, 2005, trad. rom. de Angela Cismaș, p. 268.

anonime ce se pierdeau în mijlocul clădirilor impunătoare, al gărilor gigantice și al străzilor uriașe îl obsedaseră totuși. În ele vedea retranscrierea perfectă a unui ideal, lupta formelor plane, popularizarea încadrată într-un plan vertical. Disprețul față de avangardă, unde deslușea ceva cunoscut, îl liniștea mai mult decât voia să redea în desenele sale. Un tempo decalat sub forma eticii îl făcea să înoate iremediabil contra curentului. Și tocmai din cauza acestei reacții preferase în 1926, în plină înflorire a artei pariziene, să emigreze în Statele Unite, apoi să se întoarcă pentru o perioadă, când, la jumătatea celui de-al Doilea Război Mondial, New Yorkul devenise locul de exil privilegiat al artiștilor europeni. Un du-te-vino căruia uneori i-a căzut victimă. Jurând să se debaraseze de eticheta de pictor monden, devenise, dincolo de Atlantic, fără să-și fi propus, portretistul miliardarilor, pictorul cel mai apreciat din Café Society. Lăsând în urmă peisajele din Fez pe care le pictase la sfârșitul Marelui Război sau seria de schițe realizate pentru revista *Harper's Bazaar* la bordul transatlanticelor sau oțelăriile din Chicago și imaginile din Grand Central Station, devenise celebru, adulat pentru portretele sale în picioare. Și, dovadă de masochism artistic, în 1908, prin mijlocirea unui autoportret, avusese deja parte de recunoașterea semenilor săi în Societatea națională de arte frumoase. La expoziție, amuzat, răspunsese la prezentarea lucrării sale prin această butadă de o falsă modestie:

— Nu e mare lucru, doar un portret al meu.

Când vrei să lucrezi împotriva ta, uneori reușești. Poziție paradoxală care ar putea da de înțeles că eșecul are virtuțile sale. Astfel s-a întâmplat în cazul crahului din 1929, căruia i-a adus un omagiu. Milionarii care se aruncau de pe zgârie-nori îi împuținau comenzile și-i permiteau să se dedice picturilor care surprindeau întinderile pustii din Lumea Nouă. Fecundă delăsare să renunți la zugrăvirea cărnii triste a sufletelor mândre în favoarea peisajelor de beton. Mai degrabă uzina decât

patronul său, imobilul în locul proprietarului.

Un chip aristocratic evidențiat de ochii de un albastru intens și de trăsături precise care-i accentuau nobila frunte. Boutet de Monvel, cu părul lins, mereu la patru ace, era de o frumusețe rece, implacabilă, tăioasă, și nu tulbura câtuși de puțin această gravură suverană. Monvel era un excentric reîntors, nimic nu lăsa să se ghicească dulcea nebunie care-l însuflețea. Noctambul de început de secol, frecventa Maxim's. În fiecare seară, în grup, se întreceau în ingeniozitate pentru a păcăli plictisul. Și astăzi își amintește, cu veselie, deghizarea complicelui său Ravaud în șofer de omnibuz, trimițând pasagerii spre Pontoise. Monvel era un glumeț rafinat, mereu impecabil, se amuza în orice situație, făcea haz de necaz. La mijlocul celui de-al Doilea Război Mondial, și-a pozat întreaga familie în fața casei de la țară, fiecare purtând o mască de gaze; poza suprarealistă trona înrămată în apartamentul newyorkez.

Un gest excentric imortalizat în 1936 în piatra unei vile octogonale construite la Palm Beach, în Florida, botezată nu fără ironie „Nebunia Monvel".

În această seară de 27 octombrie, Monvel a pus capăt exilurilor sale periodice. În curând septuagenar, și-a jurat să nu mai pună piciorul în Statele Unite. Nebunia Monvel a fost vândută, cealaltă viață a sa a fost repatriată în câteva valize, și acum pictorul se pregătește să profite de pensionare în Franța. Cu câteva luni mai devreme, un proiect îi distrăsese atenția pentru o vreme. În februarie 1948, primea un apel neașteptat de la compania cinematografică RKO: i se propunea să realizeze, în cel mai scurt timp, portretul lui Ingrid Bergman pentru lansarea filmului *Ioana D'Arc.* Câteva zile la rând, într-un apartament din hotelul Hampshire House, vedeta îi pozase cu spada în mână. O admira după ce o văzuse în *Notorious* de Alfred Hitchcock și se bucura în secret de o formidabilă tiflă dată istoriei familiale. Tatăl său, Maurice Boutet de

Monvel, ilustrator de la finele secolului al XIX-lea, era celebru pentru albumul *Ioana D'Arc* publicat în 1896, o combinație de fresce istorice împodobite cu acuarele reproduse prin zincografie. S-a închis cercul, se spunea. RKO îi făcuse un cadou fără să vrea.

În toamna anului 1949, presa îl ridică în slăvi pe regizorul Victor Fleming. André Bazin vorbește despre un film „fidel și emoționant". Dar Monvel nu-și făcuse încă timp să asiste la vreo proiecție, avea de terminat o ultimă comandă pentru Mary Rogers, pe care trebuia s-o predea la sfârșitul lunii octombrie. Și iată cum, printr-un curios concurs de împrejurări, pictorul ajunge să se numere printre pasagerii avionului F-BAZN. Politețea, această indiferență organizată, îi jucase o ultimă festă. Ultima călătorie a lui Monvel trebuia să aibă loc odată cu cea a actriței Françoise Rosay, cu zborul de miercuri 26 octombrie. La îmbarcare, numeroasele bagaje ale actriței îl determinaseră pe Monvel să-i cedeze de bunăvoie și locul său. O asigura, încântat de gestul său, că o amânare nu-i va schimba de fapt cu nimic programul, că ar fi mult mai stingherit dacă nu ar ajuta-o decât dacă ar pierde avionul și, împletind eleganța cu cuvintele alese, adăuga:

— Amintiți-vă de Bergson, politețea spiritului nu este altceva decât o formă de eleganță. Și astă-seară, dragă Françoise, îi oferiți spiritului meu empiric ocazia de a dovedi temeiul acestor cuvinte.

5

„I have the field in sight!”[4]

Avionul țese firele de telegraf.
Philippe Soupault, *Dimanche*

Personalul de bord se pregătește să trezească pasagerii din cușete, este ora două dimineața și, conform planului de zbor, peste trei sferturi de oră F-BAZN va ateriza pe pista din Santa Maria pentru o escală de alimentare. Cu excepția câtorva turbulențe, a fost un zbor liniștit, fără incidente. Roger Pierre transmite la aeroport ora estimată pentru aterizare: 2.45. Câteva minute mai târziu, turnul de control portughez confirmă permisiunea de a începe coborârea. Aflat la comandă, Jean de La Noüe împinge maneta și îl stabilizează la două mii șapte sute de metri deasupra mării. E pentru a treia oară doar când pilotul aterizează în Azore; de obicei urmăreau ruta nordică, cu escală în Irlanda, unde echipajul se repezea la duty-free, așa încât Shannon a căpătat supranumele de „aeroportul whisky-ului”.

Santa Maria este una dintre cele nouă insule din Azore, crâmpeie de roci vulcanice pierdute în mijlocul oceanului. Aeroportul de aici seamănă cu o pistă din provincie, un chei pe portavioane. În calea vântului, arhipelagul a fost dintotdeauna o escală, fie maritimă, fie aeriană. Ultimul pas de dinainte de marele salt. Un loc de plecare, un loc de sosire.

Cu treizeci de minute înainte de aterizare, sistemul de comunicații al avionului F-BAZN anunță tur>

nul de control că vor avea o întârziere de zece minute față de ora indicată și cere permisiunea de a-și începe

[4] Văd câmpul la orizont! (în orig., în lb. engleză).

lenta coborâre la o mie cinci sute de metri altitudine. Permisiunea este acordată, în timp ce turnul de control anunță starea vremii la sol, cer senin și o vizibilitate perfectă. În cabina piloților, Jean de La Noüe și cei doi copiloți fac ultimele manevre, concentrați și încrezători, liniștiți în privința condițiilor atmosferice de pe insulă. La 2.50, F-BAZN confirmă ora definitivă de sosire, în cinci minute vor ateriza pe Santa Maria. După ce primește ultima permisiune de rutină, avionul se apropie la o mie de metri altitudine. Avionul Constellation primește informațiile necesare aterizării, viteza și direcția vântului și numărul pistei.

— *Roger*[5]*,* răspunde pilotul.

Limbajul comunicațiilor radio, asemenea incantațiilor ezoterice din prognoza maritimă, fascinează: Dogger, Fisher, hectopascal, intensificări în sectorul sud-vest, Viking, scara Beaufort, barieră de brizanți, și bine-cunoscutul anticiclon din Azore. La asta se răspunde în limbaj încifrat: Alfa, Bravo, Charlie, Delta, Echo, Foxtrot, Golf, Hotel, India, Juliett, Kilo, Lima, Mike, November, Oscar, Papa, Québec, Romeo, Sierra, Tango, Uniform, Victor, Whiskey, X-ray, Yankee, Zulu. Tehnica și limbajul său, formule rostite prin scuturarea baghetei magice. Granița dintre tehnologia avansată și magie este greu de deslușit, scoțând lucrurile din context înseamnă pe scurt să faci să leviteze carlingi de mai multe tone.

Pasagerii și-au pus centurile, Marcel Cerdan glumește cu Jo Longman, în timp ce Paul Genser stă cu ochii ațintiți asupra hubloului. Ginette Neveu păstrează aproape de ea cutiile celor două viori, un Stradivarius și un Guadagnini – cu o săptămână mai devreme, avea doar una. Cu centurile prinse, așezați pe strapontine în partea din față a avionului, personalul aeronavigant se pregătește de aterizare.

Cu solul în raza vizuală, Jean de La Noüe anunță: *„I have*

[5] Recepționat (în orig., în lb. engleză).

the field in sight!” Terenul spre care se îndreaptă este scufundat într-o ceață deasă, luminile străpung vălul celest și echipajul este surprins de ploaia și veșmântul cenușiu care acoperă carlinga. Parcă se anunțase o vizibilitate perfectă la aterizare. Nedumerirea pune stăpânire pe cei trei piloți. Fără îndoială este o greșeală de traducere rămasă necorectată. Roger Pierre și Jean Salvatori din cabina de navigație verifică coordonatele transmise prin balizele de la sol. Deasupra monitorului se află un indicator metalic prins de peretele din plastic: „IEȘIRE DE URGENȚĂ”. În depărtare, luminile estompate de nori marchează pista aeroportului. Trenul de aterizare și flapsurile se smulg din pântecul avionului F-BAZN și aparatul plonjează asupra aeroportului din Santa Maria.

La ora două cincizeci și unu de minute și două secunde, un ultim mesaj al turnului de control către Constellation rămâne fără răspuns.

6

Epoca nailonului

Pe sub rochie, chiloți, sutien și, din cochetărie, un jupon de nailon.

Elsa Triolet, *L'Âge de Nylon*

Un concurs infinit de cauze duce la rezultatul cel mai improbabil. Patruzeci și opt de persoane, tot atâția factori ai incertitudinii înglobați într-o serie de motive – destinul este întotdeauna o chestiune de punct de vedere. Un avion modelizat în care patruzeci și opt de fărâme de povești formează o lume. Un sondaj schimbător și precipitat care depășește prin descrierea sa chiar conformismul studiilor. Un recensământ al femeilor și bărbaților. Proporție obișnuită și eșantion sociologic, după cum scrie Charlotte Delbo în *Le Convoi du 24janvier* – două sute treizeci de femei, două sute treizeci de fise de stare civilă, fapte, date, locuri înșirate, care, doar prin forța înlănțuirii și succesiunii lor se debarasează de jugul formei. Vieți, minuscule și imense, păpuși matrioșka. În urmă cu șase ani, Amélie Ringler ar fi putut să fie una dintre aceste femei. Și-ar fi putut strecura în geantă o serie de broșuri în favoarea Rezistenței, apoi ar fi putut ajunge prizonieră politică, înghesuită la Romainville, convoiul, lagărul. Amélie ar fi avut douăzeci și unu de ani. Mulhouse nu mai era Mulhouse, ci Mülhausen, teritoriu anexat celui de-al Treilea Reich. Avea optsprezece ani când Hitler și alaiul său făceau paradă pe străzile orașului. Pornit din pasul Schlucht, cortegiul Wehrmachtului, care saluta cu brațul întins, defilase prin centrul vechi. Câteva zile mai târziu, toate străzile erau germanizate. Strada Sauvage[6] era

[6] Sălbatic (în lb. franceză).

rebotezată Adolf-Hitler-Straße, o interpretare, perfectă, care a durat cât a durat și hazul general din oraș. Curând, a căpătat drept nume traducerea sa literală, Wildemannstraße. La numai douăzeci și doi de ani, pe 21 noiembrie 1944, dimineața, privea uluită intrarea companiei a șasea de pușcași senegalezi și trupele franceze sub comanda generalului Lattre de Tassigny. Au urmat două zile de lupte pentru ca mai apoi, pe 23 noiembrie, compania a șaptea de pușcași marocani să cucerească cu ajutorul tancurilor cazemata Lefèbvre, ultima redută germană.

Amélie urcă la bordul avionului Constellation îndreptându-se spre un destin la care nu îndrăznea să spere, o șansă nemaiauzită, de-a dreptul incredibilă, întâmpinată cu mari rețineri în urmă cu câteva săptămâni. Muncitoare într-o fabrică de textile din Mulhouse, Amélie este fiica cea mai mare a unei familii cu zece copii. Tot Amélie se numește și mina de potasă în care lucrează tatăl ei. În nordul orașului Mulhouse se află puțurile moștenitorilor protestanți: Eugène, Alex, Joseph-Else, Fernand, Théodore, Max, Rodolphe. Familia locuiește în orașul muncitoresc construit aproape de situri miniere de către Societatea industrială din Mulhouse. În fiecare dimineață, frații ei pleacă la minele de potasă, în timp ce Amélie și surorile ei lucrează la filatura Dollfus-Mieg et Compagnie, care produc ața de cusut DMC, a cărei siglă este afișată în vitrinele merceriilor. Surorile Ringler sunt muncitoare bobinatoare care lucrează cu fire de brodat, acel tip de fire la care poți separa firele de bumbac. Bobine, gheme, jurubițe sau conuri scărmănate și pieptănate și făcute sculuri, care vor ajunge la capătul unui ac de cusut. Lângă leagănul lui Amélie nu se ivise nicio ursitoare care să blesteme pruncul să se înțepe în deget cu fusul, totuși în incredibila noastră poveste apare o nașă care veghează la destinul ei. La vârsta de douăzeci și șapte de ani, o scrisoare a jucat rolul unei profeții. Nașa

fugise din Alsacia în Statele Unite în anii ’30, se spunea că e bogată, dar nimeni nu știa cât de bogată. Muncitoare în Detroit, devenise directoarea unei importante uzine de ciorapi de nailon. Necăsătorită, fără copii, sacrificase totul pentru ascensiunea ei. După ce a strâns avere, i-a cerut finei sale să i se alăture. Într-o seară de septembrie, familia s-a adunat să citească scrisoarea nașei uitate. Mesajul nu lăsa loc de îndoieli: Amélie avea să fie unica moștenitoare. Alături de scrisoare era și un mandat de două sute de mii de franci pentru a acoperi cheltuielile călătoriei.

Totul s-a desfășurat extrem de rapid și, pe 27 octombrie, la Orly, Amélie încă nu realizează ce se întâmplă. Este o veste pe care așteaptă să o audă rostită cu voce tare, o profeție în suspans. E prima ei călătorie și se află la șaisprezece mii de picioare deasupra unui ocean pe care nu l-a mai văzut niciodată. În urmă cu o zi, în trecere, profitase de ceasurile pierdute ca să rătăcească prin Bon Marché. De aici își cumpărase o rochie lungă, verde, o eșarfă și o pereche de ciorapi de nailon de la Schiaparelli. Amélie are părul lung, brunet, prins, și poartă o pălărie neagră de paie de sub care îi scapă o șuviță scurtă. Are ochi verzi migdalați. La gât poartă un medalion egiptean de argint, o amuletă Ankh, simbol al vieții eterne. În avionul F-BAZN, se așază lângă o altă tânără, Françoise Brandière. Sunt cam de-o vârstă, ar putea fi surori și, în timp ce Amélie va merge mâine în Detroit luând un tren din Grand Central Station, Françoise, cu un alt zbor, va porni spre Cuba.

Zece ani mai târziu, Elsa Triolet va începe trilogia *L’Âge de Nylon – Roses à crédit, Luna-Park* și *L’Âme,* schița unei epoci care se caută pe sine, un spațiu intermediar ce împletește mentalitățile, gusturile și visurile. Amélie ar fi putut să fie una dintre eroinele sale, cea mai frumoasă, fără îndoială. Muncitoarea cu bumbacul, viitoarea regină a nailonului, bobinatoarea bătrânei Europe, industriașa din Lumea Nouă. Se face trecerea de la epoca mătăsii la cea a

nailonului, de la țesătura vie la elementul de sinteză.

7

În largul Azorelor

…1027 hectopascali aproape de Azore, prelungit printr-o dorsală la 1025 hectopascali în direcția Spania.

Marie-Pierre Planchon,
Prognoza maritimă

De la ultimul mesaj al operatorului de la sol către Lockheed Constellation s-au scurs mai multe minute. Neliniștea este aproape palpabilă, avionul ar trebui să fie deja pe pista numărul 1 a aeroportului din Santa Maria. Niciun zgomot, nicio lumină și nicio explozie nu tulbură cerul senin al insulei. F-BAZN s-a volatilizat. La sol, cei doi operatori de serviciu lansează un nou apel, dar în zadar, linia rămâne fără răspuns. Se pornește alarma la ora 2.53, adică 23.53 ora locală. De la bun început căutările se concentrează pe întinderea marină care înconjoară Azorele. Constellation s-a prăbușit în mare, nicio altă ipoteză nu pare plauzibilă., A se prăbuși în mare", aceste expresii, cuvinte și verbe marine…

A se prăbuși în mare, a brăzda marea, a se pierde pe mare, a se arunca în mare, a lua calea mărilor, a pleca pe mare, a muri pe mare, a arunca o sticlă în mare, înecat, copleșit, răpus de mare, a vărsa, a spumega, a colinda mările, a dispărea pe mare, a cutreiera mările sudului, a apupa, a ajunge pe mare, „Om la apă!" strigă căpitanul, pe fundul mării, bătrân lup-de-mare, pericolele mării, înaltă, largă, joasă, care se retrage, descoperă, îmbarcă, vuiește, face valuri, scobește, sapă, roade, erodează falezele, care scaldă o coastă, care scânteiază, scapără, strălucește, sclipește, se domolește, se potolește, scade, se revarsă, spumegă, se sparge, urcă și coboară, mare de ulei, de

gheață, de nisip, secundară, periferică, interioară, închisă, rece, temperată, înghețată, calmă, agitată, puternică, cu hulă, etala, tropicală, marea lui Arthur Rimbaud pătrunsă de aștri și lactescentă, clipocitul furios al mareelor, arhipelagurile siderale și insulele ale căror ceruri delirante sunt deschise celui care rătăcește: oare într-una din aceste nopți nemărginite adoarme și se exilează avionul?

Bărcile de salvare de pe insulă pornesc pe ocean în căutarea epavei, a supraviețuitorilor săi, după cum se speră, a victimelor, după cum se tem. Farurile de la prova mătură recifurile și Atlanticul cât vezi cu ochii. O noapte întunecoasă, zgomotul sirenei, un du-te-vino neîncetat al felinarelor și teama stăruitoare, definitivă pe măsură ce se scurg minutele, inexorabil. Este unu și jumătate noaptea în arhipelag. Aurora care dezvăluie întinderile atlantice nu se va arăta imediat. În jurul șalupelor care brăzdează recifurile și depărtările nu se zărește nici urmă de avion, resturi sau carlingă, niciun strigăt de disperare nu străpunge liniștea; numai oceanul agitat, zgomotul motoarelor, al valurilor străpunse și clipocitul lor când se lovesc de cocă. O liniște sonoră. Această liniște pe care o auzi când străbați cel puțin o dată, noaptea, o liniște asurzitoare, apăsătoare, un cer pustiu și spuzit de stele, un paradox.

În *Almageste,* lucrare matematică și astronomică, savantul grec Ptolemeu propunea prima reprezentare cartografică sistematică a bolții cerești și înregistra o mie douăzeci și două de stele și patruzeci și opt de constelații. În Azore, pe înserate, pasagerii unui avion cu nume de asterism, patruzeci și opt de persoane, sunt dați dispăruți. Ora două, trei, patru, cinci dimineața, niciun semn nu deșteaptă Atlanticul; în infinita întindere de apă se reflectă Ursa Mare și Ursa Mică, Orion și Scorpionul.

8

Cinci păstori basci

Suntem acolo, noi, păstorii!
Jean Giono, *Le Serpent d'étoiles*

Miercuri, 26 octombrie 1949, cinci păstori basci se află pe peronul gării din Bordeaux-Saint-Jean. Visează să se întoarcă în fără înstăriți. Patru băieți, o fată, toți țărani.

Thérèse Etchepare este o copilă de douăzeci de ani cu ochi alungiți și negri. Își strânge geanta de pânză stăpânindu-și lacrimile. Se va angaja ca servitoare într-o fermă din Tempe, în Arizona. Trei mii de dobitoace, viței, vaci, porci. Va rămâne acolo zece ani. După aceea, se va întoarce în țară cu economiile. A luat hotărârea acum două luni și, într-o zi de marți, s-a smuls de lângă ai ei.

Cel mai vârstnic dintre cei cinci păstori, Guillaume Chaurront, este un tânăr chipeș de douăzeci și opt de ani. Nu regretă că-și părăsește țara, dintotdeauna visase la câmpiile întinse din California.

Jean-Louis Arambel, nouăsprezece ani, este mezinul grupului din Aldudes. Și-a lăsat acasă părinții și pe cei trei frați. Pentru ei va fi o gură mai puțin de hrănit, iar el visează la un viitor mai bun. Va pleca fără ca cineva să verse lacrimi. Trebuie să ajungă la unchiul lui, fermier în Los Banos în California. Draga lui Maritchu, pe care a sărutat-o îndelung, în ajunul plecării, îl va aștepta zece ani. Și-au jurat, au pecetluit înțelegerea în vârful unui deal: când se va întoarce, vor cumpăra o bucată de pământ, în vale.

Jean-Pierre Aduritz are mai puțin de pierdut și mai puțin de câștigat. Dar tot se duce. Are douăzeci și unu de ani și este servitor în Aidudes de la vârsta de cinci ani. Contractul de păstor din buzunar este de-ajuns să-i aducă

fericirea. Cele patru surori ale lui vor reuși poate într-o zi să i se alăture, cel puțin așa speră.

Jean-Pierre Suquilbide, douăzeci și cinci de ani, servitor precum Aduritz, este cel mai mare dintre cei șapte copii. Nu este mai ambițios ca ceilalți, dar se bucură că se duce în Pocatello, în Idaho. Își dorește ca într-o zi, poate peste zece ani, să-și cumpere o casă albă în locul de baștină. La umbra frontoanelor, îi întâlnise pe bunicii întorși din America cu poveștile lor despre cai, cowboy, pășuni nesfârșite din Wyoming, Texas, Colorado; vorbeau chiar în *english*, ca să smulgă zâmbete.

Cei cinci tineri păstori emigrează, dar vor să se întoarcă, pleacă pentru a se așeza mai târziu în vale – un ocol uriaș, însă e singura soluție. Cu speranța de a-și regăsi în Statele Unite verii, frații, prietenii plecați deja, acești iluștri păstori – care dăduseră la schimb potecile din Pirinei pe munții necunoscuți, un contract de *ranchman* de zece, cincisprezece ani, la sfârșitul căruia aveau să se întoarcă acasă, prosperi și mândri – deveneau pentru săteni „americanii”.

Păstorii basci căpătaseră o bună reputație, erau lăudați pentru dragostea față de muncă și animale. Păstori fără de fără la ei acasă, dincolo de vasta Frontieră, dădeau de întinderi numai bune de defrișat și cultivat. Nu erau obișnuiți cu distantele uriașe, transhumanța se desfășura pe mai multe luni, iarna în deșert, primăvara pe pășunile alpine la aproape trei mii de metri. Un salariu de o sută șaptezeci de dolari era cu atât mai atrăgător pentru că moneda era puternică, paritatea era la vremea aceea de trei sute cincizeci de franci pentru un dolar. Sute de păstori, agricultori au emigrat astfel din anii ’30 până în anii ’60 din Tara Bascilor în Statele Unite, formând, forțați de împrejurări, o diasporă. Și toți și-au păstrat dialectul dincolo de Atlantic, o comunitate unită, încropind partide de pelotă în hambare. Unii nu se mai întorceau, unii se căsătoreau acolo, alții mureau acolo. *Ohore zuri euskal artzaina* – „Slavă ție, păstor basc” a fost epitaful lor, sau

aceste versuri din Grégoire Iturria:

Tranpa gorria
Hunarat etorria
Untsa urrikitia
Fitesko hustu behar tokia.

Locul acesta-i o capcană
O părere de rău
Un loc bun de părăsit.

În tren, cei cinci păstori însoțiți de domnul Monlong pălăvrăgesc zgomotos. Cei trei Jean din Aldudes – Jean-Louis Arambel, Jean-Pierre Aduritz și Jean-Pierre Suquilbide – se șicanează ca niște rude îndepărtate. Cei trei săteni și-au găsit de curând la Guillaume Chaurront și Thérèse Etchepare un văr comun. Cei din vale sunt o mare familie. În vagonul de clasa a doua, în compartimentul păstorilor răsună dialectul din Quint, navareza inferioară occidentală, menționată de prințul Louis-Lucien Bonaparte în a sa *Carte des sept provinces basques,* publicată în 1863. Jean-Louis fredonează cântece din locurile natale „Vara, prepelița cântă pe câmpurile cu grâu”. Tristețea plecării, nostalgia văii sunt înlocuite de parfumul frumoasei aventuri, granițele interioare sunt împinse tot mai departe pe măsură ce se micșorează distanta. În urma lor au lăsat nouă sute douăzeci de locuitori, frontoanele, casele albe cu obloane și uși maro, peisajul străbătut de Nourèpe, râul din sat. Se vorbește despre avion, despre zbor, o adevărată nebunie.

În gara Austerlitz, grupul de păstori descoperă Parisul. La hotelul Terminus, cu harta în mână, vizitează câteva obiective de neratat. Joi, 27 octombrie, domnul Monlong imortalizează din turnul Eiffel periplul lor. În această fotografie de grup, de la stânga la dreapta, cei doi Jean-Pierre, Guillaume și JeanLouis; în centru, așezată, o tânără brunetă, Thérèse, privește fix obiectivul. Pe instantaneu, în

partea de sus, pe cerul parizian, sunt înscrise cu peniță locul și data.

Pe aeroportul Orly, păstorii se lipesc de grupul bascilor și se adună în spatele avionului, continuând acest dialog neîntrerupt de la gara din Bordeaux. Entuziasmului i-a luat locul angoasa zborului, aparatul se cuibărește între doi nori, iar cuvintele se dezlănțuie. Cerdan se află la vreo zece metri de ei, dar tot nu le vine să creadă.

9

Volute

Ce triste zori, vai mie[7]*!*
Arthur Rimbaud, *Corabia beată*

În arhipelagul Azore se face ziuă. Bărcile autorităților portugheze continuă să spere că vor găsi urme ale avionului Constellation. Opt avioane decolează de pe pista din Santa Maria în căutarea aparatului F-BAZN. Survolează insula, lanțul muntos Serra Verde, Pico Alto, scrutează în lung și-n lat această stâncă care-a luat naștere prin forța unui vulcan. Santa Maria este o insulă oceanică, cu câteva mii de păstori și pescari izolați pe acest pachebot imobil în mijlocul Atlanticului, iar în această dimineață de vineri, 28 octombrie 1949, avioanele desenează contururile unei separări prin diagonalele dârelor de condens. Hașuri albe ca o hartă a arhipelagului.

Orele se scurg, Constellation rămâne de negăsit, volatilizat într-un triunghi al Azorelor. Avionul de căutare al lui Paulo Gomes se îndepărtează de zona vizată de autorități și se aventurează mai în nord, mai în larg, spre insulele Sáo Miguel și Terceira. O presimțire. La jumătatea distanței dintre Santa Maria și Sáo Miguel, aviatorul zărește, înălțându-se de pe muntele Redondo, ca un semnal indian, un nor de fum. Volute care urcă pe munte câțiva metri mai sus, deasupra brâului de brumă, albeața telegrafică fredonează:

Războaiele voastre se fac scrum
Războaiele voastre fac nori

[7] Arthur Rimbaud, *Opere,* Editura Polirom, București, 2003, trad. rom. de Mihail Nemeș.

Nori de scrupule.

Paulo Gomes continuă să se îndrepte către nord și survolează muntele Redondo, la o mie două sute de metri altitudine, se rotește în jurul vârfului și descoperă carcasa dezmembrată a avionului Constellation în flăcări pe versantul dealului. Aripile smulse, la câteva sute de metri mai jos, vestigiile cvadrimotorului. În centru rezervorul își pierde ultimii litri de kerosen. În jurul piciorongului dezmembrat, se zăresc niște siluete care par a fi supraviețuitori.

Războaiele voastre se fac scrum
În ochii începătoșați
Ai straniilor libelule.

Speranța se reaprinde la bordul avionului de căutare și pilotul informează centrul de control. Câteva minute mai târziu, autoritățile din Santa Maria telegrafiază la Lisabona: „Avion F-BAZN găsit vârf Algarvia nord-est Sáo Miguel – stop – sunt supraviețuitori – stop – deplasare la fața locului – stop”. Mesajul este recepționat de Air France la începutul după-amiezii, la Paris. În timp ce bărcile de pe insulă pornesc spre Sáo Miguel, compania aeriană trimite propria misiune de salvare.

Războaiele voastre pornesc ca un fum
Spre flaute fermecate
Și crude speranțe
Îmi înfig
Pumnale și lănci
Cu candoare.

10

De la un accident la altul

O succesiune de evenimente care, înlănțuindu-se, s-ar anula.

Georges Perec, *La Vie mode d'emploi*

O tragedie poate ascunde o alta. Jenny Brandière s-a întors în Franța în iunie 1949 grăbindu-se să ajungă la căpătâiul uneia dintre fiicele ei, Françoise. În Havana, la începutul verii nimic nu prevestea drama care avea să se petreacă la Paris. Françoise, studentă la spaniolă la Institutul de Limbi Moderne, locuia de un an în apartamentul familiei, pe bulevardul Malesherbes în arondismentul șaptesprezece, nu departe de bulevardul Wagram și de parohia Saint-François-de-Sales. În acea vară împlinise douăzeci și unu de ani. La întoarcerea de la un raliu organizat de verii ei, între Melun și Paris, Citroënul Traction Avant 11 CV condus de Gérard, un prieten, s-a izbit din plin de un copac de pe marginea drumului, parbrizul s-a făcut țăndări, capota s-a zdrobit, îndoind sigla cu ghilimele, fumegând chiar în trunchiul sfârtecat, iar cei doi pasageri au fost proiectați în afara mașinii. Françoise a fost dusă la spital grav rănită, unde a intrat în comă indusă din cauza unui traumatism cranian. Sora ei mai mare, Monique, și mătușa ei Denise o vegheau în timp ce se zbătea între viață și moarte; se spunea că soarta îi fusese pecetluită. Fusese supusă unei serii de intervenții de urgență. Își rupsese amândouă picioarele. Pe culoar, așezat pe un taburet, cu oboseala zugrăvită pe chip, un prieten al familiei, dirijorul Charles Munch.

Anunțată la scurt timp, Jenny luase primul avion

Havana-Paris cu escală la New York. La sosirea sa, pronosticul medicilor era rezervat. Privind-o cum zăcea inconștientă, și-a promis s-o ducă în Cuba. Câteva zile mai târziu, profesorul Puech a decis să recurgă la o trepanație, iar înlăturarea hematomului a scos-o din comă. Operația fusese o reușită, încet-încet revenea la viață. A fost transferată la clinica Diaconesses, după care a urmat o lungă și dureroasă convalescență. Treptat, vizitele au devenit tot mai lungi, frânturile de cuvinte se închegau în fraze, discuții, întrebări, răspunsuri. Avea să rămână șchioapă. În luna august, primele plimbări pe proprietatea din Yonne. Cerea să meargă la locul accidentului, o fotografie o înfățișa fluturând la poalele copacului zâmbetul supraviețuitoarei, cu bastonul în mână, călcând pe iarba de la marginea șoselei. În septembrie, se întorcea în apartamentul de pe bulevardul Malesherbes. Se hotărâse să nu se înscrie la universitate anul următor. Avea să plece în Cuba cu ocazia Sărbătorii Tuturor Sfinților. La celălalt capăt al lumii, un soț, un tată, Jean Brandiere, bolnav, grăbește plecarea pentru data de 27 octombrie.

În 1899, cu șase sute de dolari în buzunar, Albert Brandiere debarca pe ceea ce, pe atunci, nu era decât o colonie spaniolă și înființa o întreprindere de import-export de mărfuri franțuzești. În valize, între două cămăși, perechi de bretele și de șosete, produsele-vedetă ale mărcilor Guerlain și Vichy, colecția din piele a unei industrii pe care spera s-o importe. Una peste alta, afacerea lua amploare, își concentra activitatea pentru a deveni biroul de reprezentare a produselor farmaceutice franceze. Laboratorul Brandiere ambala materia primă și oferea Havanei o agenție comercială de medicamente din Vechea Europă, în 1927, s-a decis ca fiul mai mare, Jean, să preia afacerea. În septembrie 1939, zgomotul cizmelor militărești răsuna dintr-o emisferă în cealaltă și familia Brandiere se întorcea în Franța cu un vapor sub pavilion american. Ofițer în rezervă al armatei franceze, Jean era

luat prizonier. După doi ani la Oflag XIII, tată a patru copii, avea să fie eliberat, întors la Paris, cu sănătatea șubrezită în urma unei tuberculoze renale, nu-și uita tovarășii de suferință rămași în Germania și se angaja la Crucea Roșie, militând pentru întoarcerea lor. Capitularea însemna revenirea în Havana a familiei, din laborator nu mai rămânea decât numele Brandiere scris în mozaic deasupra ușii, praful și geamurile sparte tapetau plăcile odinioară sclipitoare ale meselor albe de laborator de dinainte de război. Jean lua mai multe împrumuturi, repunea pe picioare afacerea, ridica o nouă clădire și continua munca lui Albert.

De acum, Cuba era bordelul și cazinoul Statelor Unite. Sub stăpânirea lui Lucky Luciano și a mâinii lui drepte, Meyer Lansky, Havana, stat în stat, devenea teritoriul mafiei italo-americane. Hotelul Nacional era cartierul său general. De Crăciun în anul 1946, Lucky Luciano, proaspăt ieșit din închisoare, organiza acolo marea adunare a lumii interlope. Un fel de Acord de la Bretton Woods al mafiei, o mie de participanți în total, ai căror veri Capone, Charlie, Rocco și Joseph Fischetti au sosit cu avionul cu Frank Sinatra după ei. Pe ordinea zilei: controlul cazinourilor de pe insulă, lichidarea îndatoratului Bugsy Siegel, arbitrarea conflictului dintre cei doi Albert – Anastasia și Genovese – și, cireașa de pe tort, Lucky Luciano, *capo di tutti capi,* își anunța întoarcerea definitivă în Italia, la Napoli. O Cuba prosperă și coruptă. În 1947, când Fidel Castro era încă un tânăr doctor în drept, începeau să se zărească primele semne ale revoluției în Republica Dominicană, locul primelor acțiuni împotriva dictatorului Trujillo. Și în octombrie 1948, Fidel se căsătorea cu sora ministrului de interne, mâna forte a regimului care, câțiva ani mai devreme, le dăduse dreptate americanilor în defavoarea francezilor în controlul industriei de banane.

Pentru laboratorul Brandière, revoluția cubaneză este încă departe. Pe 27 octombrie 1949, valizele lui Jenny și ale lui Françoise sunt urcate în taxi și iau drumul către

aeroportul Orly; mama și fiica se întorc la Havana.

11

Algarvia

Scrutează orizontul tânjind după guineele Pe care le-ar aduce prădarea încărcăturii.
Serge Gainsbourg, *Cargo Culte*

Cotidianul *France-Soir* putea tipări până la șapte ediții diferite în aceeași zi. În cea de-a patra ediție din ziua de vineri 28 octombrie 1949, cotidianul lui Pierre Lazareff dedică pagini întregi tragediei din Azore și reface „filmul așteptării”:

Ora 9.26 – Compania Air France își exprimă printr-un comunicat îngrijorarea pentru soarta avionului la bordul căruia au urcat Marcel Cerdan și alți treizeci și șase de pasageri:

„La scurt timp s-au făcut cercetări cu ajutorul avioanelor și al bărcilor. La ora nouă, nu aveau încă niciun rezultat.”

Ora 9.50 – Primul indiciu. Constellation a trimis ultimul mesaj la ora 3.55, pe când se pregătea să aterizeze în Azore. De atunci, liniște.

Ora 10.15 – Un reprezentat al Air France declară că imposibilitatea de a lua legătura cu aparatul de zbor poate avea drept cauză problemele tehnice: condițiile atmosferice nu sunt favorabile transmisiilor radio.

Ora 10.25 – Parisul păstrează legătura cu insulele portugheze de unde a aflat că avionul nu a aterizat în Santa Maria.

Ora 10.50 – Se anunță la Orly că avionul s-a pierdut pe mare în largul Azorelor.

Ora 11.30 – Nici urmă de avion. Dar ne păstrăm speranța, slabă de altfel, că aparatul a putut ateriza pe una din insulițele arhipelagului. În momentul în care survola

aeroportul din Azore, mai avea combustibil pentru încă patru ore. Dispune de bărci de cauciuc și, dacă a fost nevoit să amerizeze, pasagerii și membrii echipajului ar fi putut supraviețui.

Ora 12.10 – La Orly se declară că avionul a aterizat la șapte minute de aeroportul Santa Maria. Câteva minute mai târziu, Air France dezminte.

Ora 13.13 – Lovitură de trăsnet: resturile avionului care circula pe ruta Paris-New York au fost reperate de unul dintre avioanele care îl căutau pe vârful muntelui Algarvia, pe insula Sáo Miguel, la 75 de kilometri de Santa Maria.

Ora 15 – Vești contradictorii: avionul a fost văzut prăbușindu-se în flăcări, dar au fost zăriți supraviețuitori: se spune că i-au făcut semne pilotului echipajului de salvare.

În timp ce la Orly baletul aerian a fost reluat încă din zori, în sala personalului se deapănă amintiri despre colegii dispăruți în Azore. Stewardesele despre prietena lor Suzanne Roig, o fată șic, care se săturase de meserie și care spunea că vrea să renunțe. Piloții își amintesc de glumele lui Charles Wolfer și de căsătoria lui Raymond Redon cu o tânără algeriană în urmă cu două săptămâni. Încă mai cred într-un miracol, dacă au supraviețuit totuși? O mulțime de jurnaliști stau la pândă, Henri, barmanul aeroportului, dă declarații: „Nu-mi vine să cred. Ieri-seară l-am servit pe Marcel. Se afla în colțul acela al barului, ca întotdeauna, dând autografe”.

În sala de îmbarcare își face apariția un pasager care vine din Lydda, din Palestina. Avionul a întârziat la Roma din cauza condițiilor atmosferice, pierzând astfel legătura spre New York cu avionul Constellation F-BAZN. Este furios, tună și fulgeră, strigă; deodată furia i se domolește, cineva de la îmbarcare îl anunță că nu mai au vești despre cursa Paris-New York din 27 octombrie.

Celula de criză a companiei Air France se află la locul faptei încă de la miezul nopții. După ce a primit telegrama

din partea aviației portugheze, conducerea companiei își mobilizează propria ei misiune de salvare. Max Hymans, directorul, și Didier Daurat, director de operațiuni, îl numesc în fruntea acestei misiuni pe inspectorul de aviație civilă CharlesHenri de Lévis-Mirepoix. Apropiat al generalului de Gaulle, căruia i-a fost atașat la cabinetul militar de la Londra, ducele de Lévis-Mirepoix este unul dintre acei aristocrați ai aerului, văr îndepărtat al căpitanului Boieldieu din *Iluzia cea mare,* filmul lui Jean Renoir. Seamănă cu Pierre Fresnay și, în fotografiile în care apare în uniformă, poartă mănuși albe. Cu câteva săptămâni în urmă, publica la Artheme Fayard o sinteză a istoriei aeronautice, *Le Siecle de l'avion.*

La amiază misiunea companiei Air France se pregătește de decolare, însoțită de Lévis-Mirepoix, Fabre, Fournier, Marion și Genouillac. Primind informații pe tot parcursul călătoriei despre evoluția căutărilor, misiunea franceză încearcă, în zadar, să aterizeze pe insula Sáo Miguel. Pista nu corespunde, iar la ora 17 avionul lor este obligat să se retragă pe aeroportul Santa Maria. Vor trebui să aștepte o noapte până să se poată întoarce pe insula unde s-a petrecut drama.

Primele ajutoare portugheze ajung în portul Ponta Delgada la două ore după semnalul avionului de căutare. Echipei i se alătură localnici și împreună pornesc spre Algarvia, satul de la poalele muntelui Redondo. La începutul după-amiezii, însoțit de săteni, grupul se îndreaptă către locul accidentului. Până la epava aparatului sunt vreo opt sute de metri, vor merge pe poteci abrupte și noroioase. În capătul piscului, deformat și dezmembrat, F-BAZN fumegă încă. Tabla distrusă a fuzelajului s-a împrăștiat sub formă de plăci diforme și calcinate. Din Connie nu mai rămăseseră decât niște fierătanii risipite în toate direcțiile. Ceata se amestecă cu focul, formând un singur nor purtat de vânt. Pulverizate, aripile s-au înfipt în pământul noroios, iar palele elicelor

desprinse și culcate formează ultimele trepte ale muntelui. Nici urmă de supraviețuitori în acest spectacol dezolant. Trupele de salvare constată cu amărăciune că siluetele zărite mai devreme care umblau prinprejurul resturilor nu erau decât jefuitorii din sat. Încărcătura și efectele personale din Constellation au fost furate în cursul dimineții. În urmă cu o zi, țăranii fuseseră treziți din somn de o explozie. Scrutând cerul, zăriseră vârful muntelui cuprins de un incendiu. Cei mai îndrăzneți dăduseră fuga acolo chiar în toiul nopții.

Muntele Redondo se ridică la o mie de metri altitudine și în vârf are un fel de mamelon; în umbra sa, avionul se odihnește. Constellation a lovit din plin coama. Venind în mare viteză, s-a înfipt, s-a desprins prăbușindu-se de-a lungul costișelor. Topite, devenind una cu aparatul sau azvârlite, zac cadavrele înnegrite și desfigurate. Zona este rapid delimitată și echipa portugheză încearcă să regrupeze pasagerii direct pe pământ. Identificarea victimelor se dovedește o misiune imposibilă.

A șasea ediție a *France-Soir* alungă orice speranță:

Ora 18.07 – Potrivit unei telegrame primite de pe Santa Maria: „Nu sunt supraviețuitori”.

Ora 18.10 – Din spusele locuitorilor satului Algarvia, avionul a luat foc după ce s-a lovit de stâncile muntelui.

Ora 18.13 – Noi informații. Dezastrul este de neimaginat. Air France tocmai a dat un comunicat: „Echipele de salvare au ajuns la epavă; nu sunt supraviețuitori”.

În aceeași seară, prințul Pakistanului Ali Khan, soțul actriței Rita Hayworth, scapă cu viață dintr-un accident de avion. Aparatul aterizează de urgență pe terenul din Croydon, la periferia Londrei, la câteva ore după ce decolase. Deși folosise un singur motor, aparatul nu este avariat. Ali Khan urcă imediat la bordul altui avion.

12

Ceasul cu numărul 5.000.000

Când deraiază trenurile, cel mai mult mă întristează morții de la clasa întâi.

Salvador Dali

Într-o scrisoare adresată vicepreședintelui companiei sale, trimisă în ajunul plecării, miercuri 26 octombrie 1949, Kay Kamen se amuza amintindu-i celui mai apropiat colaborator de frica sa de avion. Era fără îndoială o glumă iscusită, într-atât suferea omul de afaceri de ceea ce medicii numesc aviofobie sau aerodromofobie. Iar drama de la Superga din 4 mai 1949 nu avea darul de a-l liniști. La bordul aparatului, un Fiat G212, pierise întreaga echipă de fotbal Torino, izbindu-se de bazilica din Superga, deasupra câmpiei Padului. Printre ei, unii dintre cei mai faimoși jucători de după război, care tocmai fuseseră încununați cu al cincilea *scudetto*[8]. O tragedie pentru *tifosi*[9] din Torino și pentru întreaga Italie.

Dar pentru Kamen era mai mult un prilej de glumă decât un handicap real în munca sa. Își punea afacerile mai presus de orice teamă. Nu-și jucase el cariera la pocher într-o dimineață din iulie 1932 punând, ca la cazinou, cincizeci de mii de dolari pe biroul unui anume Walt Disney? Era un om din umbră, dar ce umbră, regele comerțului, inventatorul unuia dintre modelele economice cele mai de succes din secolul XX: exploatarea produselor asociate desenelor animate. Un omuleț ursuz care-și

>

[8] Titlu de câștigător al campionatului Italiei, Serie A. (în orig., în lb. italiană).

[9] Suporteri (în orig., în lb. italiană).

disimula intențiile în spatele unor ochelari rotunzi cu rame groase, transmițând deopotrivă seriozitate și, paradoxal, fantezie printr-o cărare impecabil trasată pe mijloc. Datorită simțului său pentru afaceri, fusese zâna bună a fraților Disney, colacul lor de salvare, greierașul Jiminy Cricket al studiourilor Disney.

Kamen căpătase simțul afacerilor de-a lungul anilor. Prima sa mare lovitură fusese comercializarea produselor asociate unui serial de succes din anii ’20, *Our Gang, The Little Rascals,* „Micii hoțomani”, produs de Hal Roach. Povestea unei bande de puști săraci din sudul Statelor Unite conduse de Spanky, șeful obez, formată din Alfafa, eroul filiform, drăguța Daria, prâslea Porky, acolitul său Buck, micuțul negru și terierul rasa Jack Russell, pe nume Pete. Marele merit al serialului fusese că-i încurajase pe copii să improvizeze, îndepărtându-se astfel de caricaturile perioadei. Kay Kamen punea cu această ocazie bazele unei strategii care avea să atingă apogeul câțiva ani mai târziu cu exploatarea personajelor Disney. Știuse să profite cel mai bine de pe urma succesului acestor scurtmetraje. Gama produselor asociate varia de la figurinele eroilor, truse, ghiozdane, benzi desenate, reviste și până la bomboane, Spanky Candy și guma de mestecat Micii hoțomani. Entuziasmul puștilor de a se identifica cu pungașii lui Roach a dus la o avere colosală.

Asemenea multor americani, Kay a ajuns aproape la sapă de lemn din cauza crizei financiare din 1929. Redevenit simplu vânzător la New York, se interesa îndeaproape de primele creații ale studiourilor Disney. Cu un an mai devreme, Walt crea, pe când mergea cu trenul de la New York la Los Angeles, un șoarece cu urechi mari, botezat mai întâi Mortimer Mouse, apoi Mickey Mouse. Simbolul studioului era prezentat publicului, împreună cu Minnie și Pete cel Rău, pe 18 noiembrie 1928 la Colony Theater de pe Broadway cu ocazia avanpremierei *Vaporașului Willie,* primul desen animat cu coloană sonoră

sincronizată. Șapte minute în care rozătorul o îmbarcă pe Minnie agățând-o de chiloți cu o macara, răsucește o pisică de coadă pe deasupra capului, strânge de gât o gâscă și face un pian ingenios din trei purcelușI agățați de mamelele purcelei-mamă. Își făceau apariția noi personaje, întâi câinele Pluto, apoi Rățoiul Donald. Mickey ajungea peste hotare și devenea Topolino în Italia, Miki Kuchi în Japonia. Tehnicolorul avea să revoluționeze universul desenului animat și Walt a negociat exclusivitatea pe doi ani. În 1932, *Silly Symphonies,* „Flori și copaci", primea Oscarul pentru cel mai bun scurtmetraj de animație, iar Walt, o statuetă de onoare pentru inventarea lui Mickey. De atunci, deși deficitar, studioul se impunea ca simbolul industriei în formare a divertismentului. Exploatarea produselor asociate ale companiei se afla încă la început, iar întâlnirea cu Kay Kamen a grăbit explozia comercializării, transformând studioul într-un imperiu.

În iulie 1932, când Kamen forțează ușa fraților Disney, își joacă ultima carte. O partidă în care se joacă totul sau nimic. Cel mai mare bluf din cariera lui, un contract nesăbuit: un venit garantat de cincizeci de mii de dolari pe an pentru Disney fără ca studioul să cheltuiască un singur cent, în schimb el păstrează jumătate din viitoarele și ipoteticele beneficii ale comercializării. O propunere greu de refuzat. Pentru aceasta, Kamen și-a lichidat asigurarea de viață și și-a ipotecat casa, apoi, odată strânsă suma, a sărit în primul tren spre Hollywood, fără să-și plătească biletul. În timpul celor patru zile de călătorie în care și-a repetat discursul, a avut timp să-și imagineze până la epuizare reacțiile interlocutorilor săi, să-și definească poziția și să adopte o atitudine plină de aplomb care să-i aducă adeziunea celor doi frați. Certitudinea reușitei economice a afacerii nu elimina caracterul aleatoriu al întreprinderii. Iar el știa acest lucru. Și încerca cu orice preț să disimuleze angoasa care-l stăpânea. Contractele fuseseră întocmite temeinic, o asigurare contra tuturor riscurilor pentru studiouri în schimbul exclusivității

licențelor asupra produselor asociate Disney. Întrucât nu stabilise o întâlnire, a așteptat mult și bine, zile la rând, până să i se deschidă ușile: Kay s-a prezentat pe 1 iulie în biroul fraților Disney, cu viitorul într-o servietă, cu miza între două ștampile. După prezentările de rigoare, a contat pe efectul-surpriză și, detaliindu-și proiectul, a scos contractul și cei cincizeci de mii de dolari bani gheață. Peste câteva minute, cei trei bărbați semnau și beau în cinstea acestei asocieri.

Odată obținută exclusivitatea, Kay Kamen Company a făcut curățenie în toate licențele existente și a lansat exploatarea produselor asociate ale studioului. Un pariu câștigat, pentru că, încă de la Crăciunul din anul 1932, Kay Kamen a reușit, spre marea uimire a partenerilor săi, să transfere două milioane și jumătate de dolari sub formă de drepturi de autor pentru licențe și să încaseze, potrivit termenilor contractului, aceeași sumă. Un succes răsunător care plecase de la lansarea, încă din luna august, a cornetelor de înghețată Mickey Mouse. Până la sfârșitul verii se vânduseră zece milioane de asemenea cornete. Bluful se dovedea o lovitură de maestru, se născuse *Citizen* Kay. În aceeași vară, în timp ce gură-cască se îndopau cu cornete de înghețată, incendiul de pe Boardwalk și Surf Avenue distrugea Coney Island. Adunați pe plajă, mii de vilegiaturiști priveau înmărmuriți dezastrul declanșat de chibriturile aprinse de copii.

Cel pe care Walt începea să-l supranumească „Mickay Kamen” nu s-a oprit pe acest drum și, sub impulsul său, în 1933 a fost lansată *Mickey Mouse Magazine.* Revista lunară, sponsorizată de producătorii de lapte, era distribuită în sălile de cinema și în marile magazine, dând naștere unei adevărate mane cerești publicitare. Recurgând la orice mijloace și în pofida marii crize care arunca în stradă milioane de americani, Kamen născocea operațiunea comercială cea mai rentabilă din istoria studioului: ceasul Mickey Mouse. Omul de afaceri a schițat chiar el prototipul, șoarecele din mijlocul cadranului va

indica cu mâinile lui mari înmănușate ora, secundele și minutele se vor încrucișa, punând simultan în mișcare personajul. Trei șoricei la picioarele celui mare vor servi drept cronometru. Ideea a fost vândută fabricantului de ceasuri Ingersoll-Waterbury Clock Company, o companie pe care o lovise din plin criza și în 1933 se afla în pragul insolvenței. Ceasul Mickey a salvat compania de la faliment. Succesul a fost fără precedent. În primul an de exploatare, în magazinul Macy's din New York, au fost vândute unsprezece mii de ceasuri. Încă din 1933, fuseseră vândute două milioane cinci sute de mii de ceasuri Mickey, și Ingersoll transfera aproape două sute cincizeci de mii de dolari sub formă de drepturi de autor companiei Disney. Kamen răspundea în felul său la promisiunea președintelui Herbert Hoover că în fiecare cămin trebuia să fie un puști, punând un ceas la încheietura a milioane de copii americani. Iar prin sistemul său de licențe s-a specializat în salvarea de la faliment a companiilor, trenulețele Disney la un dolar vândute pe o drezină au contribuit astfel la reînnoirea Lionel Corporation. Cataloagele publicate de omul de afaceri în perioada sărbătorilor au contribuit de asemenea la creșterea exponențială a produselor asociate Disney. Campaniile organizate de Kamen dădeau roade, mergând până la promovarea chiar a personajelor studioului, a marionetelor celor trei purcelușI și a lupului cel mare și rău, lovitura anului 1934. Kay Kamen Company creștea, iar omul de afaceri își extindea modelul. Profitând de pe urma succesului mondial al *Albei-ca-Zăpada,* și-a tradus catalogul în nouăsprezece limbi. O investiție mică în comparație cu profiturile generate câteva luni mai târziu de drepturile de licență în străinătate. La fiecare apariție, era folosită aceeași strategie comercială: dulciuri, figurine, haine, jucării înfățișând personajele umpleau catalogul de vânzări. În 1938, numai drepturile de autor pentru Mutulică aduceau sute de mii de dolari.

Însă cel de-al Doilea Război Mondial a oprit evoluția

companiei Disney. Firma și-a consolidat popularitatea prin participarea la efortul de război. În data de 14 iulie 1942, în asociere cu Lockheed Aircraft Corporation (compania care va produce avionul Constellation), studiourile au realizat un desen animat despre tehnicile de nituire a avioanelor, sub formă de scurtmetraj, numit *Four Methods of Flush Riveting*, destinat angajaților guvernului american. Desenatorii chemați să presteze servicii în interes public au conceput de-a lungul întregului conflict scurtmetraje animate în folosul regimentelor – de la manevrarea armelor și până la strategii militare – și, de asemenea, filme de propagandă precum *Der Fuehrer's Face* sau *Victory Through Air Power.* Un angajament de circumstanță și un destin ironic pentru studiourile ale căror producții au fost printre cele mai apreciate de dictatori: oare Hitler nu considera el însuși *Albă-ca-Zăpada* o capodoperă? Nu realizase chiar el, admirativ, reproduceri după cei șapte pitici și Pinocchio? Iar Mussolini nu-l invitase pe Walt Disney în 1935 la Villa Torlonia ca să discute despre *Cei trei purcelușI* și Mickey Mouse?

După război, ascensiunea studiourilor Disney a fost fulminantă și în același timp și afacerea lui Kay Kamen. Compania lui Walt Disney avea în conturi, încă din 1947, un milion patruzeci și opt de mii cinci sute douăzeci și doi de dolari venituri doar pentru comercializare. Walt nu rata nicio ocazie să se felicite pentru acest parteneriat și să laude fidelitatea și geniul lui Kay Kamen. În 1949, a fost organizată o mare petrecere pentru a sărbători vânzarea ceasului cu Mickey Mouse cu numărul cinci milioane. Toate aceste atenții ascundeau totuși dorința fraților Disney de a se descotorosi puțin câte puțin de Kay Kamen Company. Cu câteva săptămâni înainte de zborul din 27 octombrie, Kamen constata că se repunea în discuție reînnoirea unui contract pe care, ținând seama de veniturile generate, o considera de la sine înțeleasă. Au

început negocieri dure, al căror scop era reducerea spațiului de manevră al omului de afaceri doar la piața internă americană și, în numeroasele ore de tratative, trist, Kamen a avut sentimentul că a fost trădat de cei pe care îi salvase de atâtea ori de la faliment. Odată proiectul realizat, firma căuta în prezent optimizarea rețetelor sale, iar Kamen suporta consecințele.

Când merge la Paris cu soția sa, Ketty, în octombrie 1949 pentru promovarea produselor asociate filmului *Cenușăreasa*, noile condiții ale parteneriatului nu erau încă semnate. Negocierile ar fi trebuit reluate la întoarcerea sa și finalizate neapărat înainte de începutul anului 1950. Însă destinul a vrut altfel. Câteva săptămâni mai târziu, studiourile decid să creeze o divizie internă a produselor asociate, Disney Consumer Products.

Cu prilejul unei cine la Warner în 1945, Walt Disney îi propune lui Salvador Dali crearea unui scurtmetraj animat pe modelul desenului *Fantasia*, intitulat *Destino.* Povestea de dragoste dintre Timp, Cronos, și o muritoare, pe care Walt o surprinde într-o frază: *„A simple story about a young girl in search of true love."*[10] Cucerit de idee, Dali vede o ocazie de a anima universul picturilor sale, de a pune în mișcare labirintul timpului, după cum spune. Timp de aproape opt luni, pictorul merge la studiourile Disney și, cu ajutorul desenatorului John Hench, concepe derularea scurtmetrajului. Fiind prea costisitor și ermetic, proiectul este abandonat. Mai rămân câteva schițe, scenariul grafic în care o femeie evoluează, pe un fundal sonor cu muzică andaluză, în picturile lui Dali, deserturi nemărginite populate de zei suprarealiști, în care se află niște ceasuri curgătoare. Oare vedem acolo unul dintre cele cinci milioane de ceasuri Mickey spart și care picură pe carcasa unui Constellation, ca o Persistență a memoriei

[10] O poveste simplă despre o fată aflată în căutarea iubirii adevărate (în orig., în lb. engleză).

agățată de *Destin*?

13

Pe versanții muntelui Redondo

Un morman de moloz aruncat la întâmplare: cea mai frumoasă ordine din lume.

Heraclit, *Fragmente*

La prima geană de lumină a zilei, misiunea franceză condusă de inspectorul de aviație civilă LévisMirepoix se îmbarcă la bordul unui avion vechi de pe aeroportul Santa Maria cu destinația Ponta Delgada. Autoritățile portugheze dau ordin să nu se atingă nimeni de nicio bucată din avionul Constellation înainte de sosirea comisiei însărcinate de țara lor. Trei ore mai târziu, însoțiți de consulul britanic și de cel american, echipa ajunge la poalele muntelui Redondo. Pe o ploaie stăruitoare și pe poteci năpădite de un noroi alunecos, mișcător și lipicios, echipa începe lungul urcuș până la locul accidentului. După mai multe ore de mers, ajunge la aparat, unde se alătură echipelor de salvare trimise în grabă pe insulă în ajun. Acolo descoperă pe o suprafață de aproape douăzeci și cinci de hectare un loc al dezolării învăluit într-o mantie de ceață groasă cu straturi umede și lăptoase. Flăcările au mistuit resturile răspândite în toate zările și, cu excepția a cinci cadavre cât de cât recognoscibile, la prima vedere pare imposibil să identifici printre aceste membre împrăștiate pe stânci victimele din Constellation. Avionul zace sfârtecat, cu carcasa de duraluminiu contorsionată, dezmembrată și mânjită de foc. Nu mai are nimic din metalul strălucitor de odinioară. O parte din carlinga cu o gaură în tavan, înfiptă în pământ, pare aproape intactă. O bucată, sau mai degrabă o secțiune a F-BAZN, în care au rămas legați de scaune zece pasageri se află descoperită. Conul de ajutaj înfipt vertical sfidează în Samothraki

arhipelagul. Ceva mai departe, după ce s-a înfipt în stâncă, cabina răsturnată a piloților pare că levitează. Înăuntru, după resturile de uniforme, se poate ghici personalul navigant. Numai fața celui de-al treilea pilot, Camille Fidency, a rămas intactă. Ca un mulaj din Pompei, într-un ultim gest de disperare, tânărul își protejează privirea de catastrofa iminentă cu un braț ridicat deasupra frunții.

După o muncă epuizantă de cercetare, la câteva zeci de metri, misiunea face o altă descoperire. Lângă cadavrul unei tinere, a cărei rochie stacojie este arsă la răscroiala mânecii, într-o cutie deschisă de vioară se află un arcuș rupt. Se gândesc imediat la cadavrul violonistei Ginette Neveu, dar numai după ce se apropie pot face această deducție. La ceva distanță, o husă de celofan protejează actul de identitate al impresarului lui Marcel Cerdan, Jo Longman, dar niciun cadavru din acest loc nu permite identificarea lui. Aplecați, inspectorii francezi fotografiază resturile cu aparatul Rolleiflex; în camera obscură apar prin intermediul obiectivului fragmente disparate din *Constel'* – sub picioarele lor, foile de tablă boțită în carouri dau impresia, dacă te îndepărtezi, că este un castel dărâmat din cărți de joc. Versanții muntelui Redondo sunt presărați cu bijuterii, bancnote, valize spintecate din care se revarsă lucruri și alte obiecte de valoare aflate la ceva distanță de proprietarii lor și uitate de jefuitori. Între doi mărăcini, un portofel din piele maro, proprietatea unui cetățean american, John Abbott. Ici un petic de stofa verde, iar la câțiva pași, o rochie acoperă picioarele rănite ale unui cadavru. Colo, un căldăraș ciugulește sporangele unei ferigi și, lângă el, culcat pe un mușchi verde pal, un braț.

Din haos se desprinde o frumusețe tulburătoare. Ca un roi de albine, monadele răspândite prin aer compun, recompun, descompun ca o pictură pointilistă o pânză cu aspect haotic. Când susținea armonia vrerii divine, Leibniz recurgea la metafora picturală. Să presupunem, ne spune filosoful, că vă aflați în fața unui magnific tablou acoperit

cu un văl mat, astfel încât nu puteți vedea din el decât o parte infimă; partea aceasta vă va părea fără îndoială o pată amorfa de culoare, o pată absurdă aplicată la întâmplare pe pânză; dacă ridicați vălul, ceea ce vi se părea până atunci executat fără talent va căpăta brusc sens și va dezvălui iscusința artistului. Pata nu este urâtă decât izolată și atâta timp cât o contemplăm cu dispreț față de întregul din care face parte. Urâțenia era lipsită de obiectivitate, efectul unei imagini trunchiate, și dispare imediat ce punem în legătură partea cu întregul. Haosul este o chestiune de scară și, de la înălțimea umană, vârful fumegând precum vălul mat din *Teodiceea* ascunde perspectiva unei ordini cumpănite.

Echipele de salvare continuă reconstituirea puzzleului. Dintr-un corp solid, aerodinamic și scânteietor, avionul F-BAZN s-a descompus într-un morman de bucăți de tablă. Mirosul umed al cauciucului ars se amestecă în volute infime cu burnița, reziduuri încinse care, înălțându-se în zbor, se unesc și se așternîn straturi fine și negricioase pe hainele echipei de salvare. Mici obiecte, la început neluate în seamă, permit acum identificarea cadavrelor dezmembrate. La căderea nopții, sunt identificate patruzeci de victime. Printre piesele de puzzle împrăștiate la voia întâmplării, un ceas prins la încheietura unui cadavru dezvăluie identitatea proprietarului. Un M și un C gravate pe spate strigă numele lui Marcel Cerdan. Limbile încremenite arată „8.50”, de parcă ar fi continuat să meargă încă șase ore, în ciuda violenței impactului. Dar motivul este de fapt altul, într-adevăr ceasul indică ora accidentului, dar ora Americii. *Day for night.* Mergea în întâmpinarea destinului său. Boxerul nu purta unul, ci două ceasuri, unul arăta ora Parisului, iar celălalt, modelul Reflet, marca Boucheron, potrivit dinainte pe ora New Yorkului. Era un cadou de la Édith Piaf, un talisman.

După ce toate victimele sunt acoperite cu pânză de cort,

pornește cortegiul tărgilor. Cei din echipele de salvare se poticnesc, alunecă pe pământul cleios. Repatrierea se transformă într-un drum anevoios al crucilor. Felinarele aruncă lumini galbene, tulburi asupra bivuacului. După o ultimă bucată de drum printr-o pădure deasă de cedri japonezi se zărește valea, iar în jos, satul Algarvia. În centru, în mica biserică, cadavrele sunt depuse unul câte unul pe dalele de piatră. Pe măsură ce sunt identificate, sunt așezate în sicrie din lemn alb și sigilate. Primăvara, fațada bisericii Imperio în stil baroc este văruită în culorile cele mai vii. Este ajunul sărbătorii tuturor sfinților, iar farurile mașinilor scot la iveală gătelile decolorate de la Rusalii. Se pregătește un prim priveghi. În naos, la lumina lumânărilor și a felinarelor oarbe, locuitorii satului defilează prin fața victimelor și spun *Tatăl nostru* în surdină, fără încetare. Rugăciunile portugheze ale păstorilor și soțiilor lor țes o prelungă lamentație, *„Dai-Lhes Senhor o eterno descanso”* („Dă-le, Doamne, odihna veșnică”).

14

Prorocirea Aristei

Știu deja
Că murim din întâmplare
Grăbind pasul.

Jacques Brel, *La ville s'endormait*

Sunase Micuța. La New York, în absenta lui Marcel, murea de plictiseală și de întristare. La telefon îl implorase să-și devanseze plecarea, nu mai rezista fără el, îi repetase. Și la ce bun s-o facă să se topească de dorul lui, dat fiind că nimic nu era mai simplu decât să-și schimbe programul pe câteva zile, renunțând la călătoria cu vaporul și să ajungă mai repede cu Constellation. Degeaba bodogănise Jo Longman, impresarul lui, căci iată-i în Pontiacul albastru în drum spre aeroport. Era misiunea lui Jo să facă rost în extremis de trei locuri la bordul aparatului F-BAZN. Deși plecarea fusese precipitată, Marcel ceruse ca mașina să facă o oprire pe strada Sainte-Anne la Ambassade des Opéras, cartierul general al trupei, să le îmbrățișeze pe „amice", Mado, Irène, să-i salute pe Jacquot, barmanul, și pe Néné. În urmă cu o zi, se aflau în Troyes pentru un meci demonstrativ care avea loc la circul municipal. Cerdan îi promisese trei runde lui, Vaiere Benedetto din Aix-en-Provence, speranța boxului francez. Își ținuse promisiunea și toți parizienii amatori de sport se grăbiseră să meargă în provincie să-l vadă pe Cerdan în ring, pentru ultima oară înainte de marea bătălie împotriva lui Jake LaMotta. La restaurantul Aux vins de Bourgogne îi asigura pe cei din jur cu vocea lui firavă: „Vreau să-l bat și să-mi iau titlul înapoi, și chiar o să-l bat". O voce de copil ascuțită și stângace, o neconcordanță între inflexiune, carieră și fizic. Stranietate comparabilă cu vocea de

contralto a acestui războinic, Blaise Cendrars.

După victorie, LaMotta se jucase cu el de-a șoarecele și pisica. Invocând o accidentare la umărul drept, protejatul mafiei anulase la început revanșa de pe 28 septembrie. După lungi tratative Jo Longman reușise să le smulgă impresarilor săi o nouă dată, 2 decembrie 1949, la Madison Square Garden. Marcel avea revanșa la distanță de un pumn. Își imagina cum își doboară adversarul, îl prinde în corzi, îl face să plătească pentru insulta lui cu un potop de lovituri la ficat și în bărbie. După lovitura de gong, avea să țâșnească din colțul său, să se repeadă spre LaMotta și să-l trimită la podea. Nu avea nicio umbră de îndoială. Matadorii cei mai faimoși sunt obsedați de taurii cu care s-au înfruntat. Toreadorii care au înnebunit se trezesc în miez de noapte, chinuiți de apariția unui taur alb, zic ei. Legenda povestește cum unii sunt găsiți pe jumătate adormiți, înarmați, strigând buimaci la animalul care îi privește dintr-un colț al camerei. Groază nocturnă, prevestire funestă. Marcel a visat de mai multe ori revanșa. Pe un ring așezat în mijlocul unei arene antice, LaMotta îl privește, îl cântărește, dansează și îl sfidează. Rundele se succedă și Marcel nu găsește breșa, eschivele șirete ale lui Raging Bull îl scot din minți și-l istovesc. Apoi, în a cincea rundă, tot în a cincea, prinde avântul taurului său alb, îi dejoacă manevrele, îi taie jocul de picioare, îl încolțește între pumni. Un croșeu de dreapta bine plasat îi dezorientează adversarul, apoi încă două îi distrug garda ezitantă, trebuie să se dea doi pași la dreapta și să aplice un upercut ucigător. Ajuns la podea, LaMotta nu se mai ridică. La antrenamentele din ziua aceea, Marcel adăuga în vis acest *shadow boxing* cathartic.

Și de-ar fi fost numai LaMotta. Dar mai era și Édith, care nu mai avea răbdare. Boxul are regulile lui, uneori pline de subterfugii, dar dacă este knockout se ridică pumnii și nu mai este posibilă nicio contestație. După întâlnirea cu Piaf

trebuie să mintă, să promită, apoi să se dezică, să avanseze și să dea înapoi, s-o menajeze pe una, s-o calmeze pe cealaltă, este un joc care îl depășește. În iulie, în tabăra de antrenament din Loch Sheldrake, nu foarte departe de New York, în timp ce pregătea meciul programat pentru începutul toamnei, Édith, în turneu în Africa de Nord, se afla pentru trei zile la Casablanca. De partea cealaltă a Atlanticului, trei zile bântuite de teama încă unei crize violente. Armând, fratele său, veghea, dar nu era ferit de un scandal. Pe 23 iulie, o scrisoare de la Édith nu avea darul să-l liniștească decât pe jumătate, de acum îi cerea să aleagă:

Dragostea mea,

Gata, mi-am făcut debutul în Casa. Fără doar și poate, presa mi-a făcut foarte rău. În primul rând, am refuzat oameni și n-am cântat decât paisprezece cântece. Li s-a părut că nu am cântat destul și am crezut că Miami avea să se prăbușească, atât de tare băteau din picioare. Fratele tău, Armând, și soția lui erau acolo. Te avertizez că soția lui mi-a spus: „îmi placi mult, nu credeam că ești așa drăguță”. Prin urmare, dacă se întâlnește cu soția ta, o să fie încântată. Ziarele au scris și ele că sunt drăguță, cu atât mai rău pentru tine. Sunt mândră de tine, iubirea mea, aș vrea să fiu cea mai drăguță din lume, perfectă, ca să mă iubești veșnic. De aceea mă fac mai frumoasă și devin mai morală. Tu ești perfect și aș vrea așa de mult să-ți semăn!

Am aflat că ai de gând să-ți construiești o vilă de zece milioane la Casa și că petreci din ce în ce mai mult timp aici. Vezi tu, asta mă omoară și mă face să nu mai înțeleg nimic. Fii atent, o să-ți explic ceva care poate o să-ți deschidă ochii. Știi că nu m-am amestecat niciodată în povestea asta, dar acum mă revolt, pentru că toată lumea îmi spune că, dacă te iubesc, trebuie să-ți deschid ochii și să te pun în gardă. Dragule, trebuie să iei o hotărâre, mai întâi pentru copiii tăi și apoi pentru tine. Tu ești tatăl lor și

trebuie de asemenea să-i protejezi. După meciul din septembrie trebuie să iei măsuri drastice pentru micuții tăi. Eu o să-ți propun ceva ușor de îndeplinit și care vă va aduce fericirea ție și copiilor tăi. O să te bat la cap până iei măsuri. Ceea ce o să-ți spun o să te surprindă. Dar acum știu de ce m-a scos Dumnezeu în calea ta, nu mi-ar fi permis niciodată să fac un lucru rău și de aceea coincidențele fiecărui eveniment care ne uimesc în așa măsură, în ceea ce ne privește, nu sunt câtuși de puțin coincidențe, ci semnele cerului că nu trebuie să te părăsesc niciodată. Și sunt sigură că LaMotta este un mesaj de la Dumnezeu să fiu mereu alături de tine. De fiecare dată când suntem despărțiți, ți se întâmplă ceva rău. Uită-te la Delannoit și LaMotta, uită-te la Zale, Turpin, Roach și i-ai făcut knockout pe toți. Acum sunt sigură că Dumnezeu vrea să fiu alături de tine, așa cum sunt sigură că exist. Și apoi am să mai amintesc și de alte lucruri care sunt așa de uluitoare, încât uneori mă ia cu friguri! Te iubesc și dragostea mea este atât de puternică, încât devine un scut!

[…] Sunt așa de fericită că te iubesc așa cum te iubesc. În mai puțin de douăsprezece zile voi putea să te ating și să te sărut după voie.

Micuța ta

În august pe Coasta de Azur, apoi pe pachebotul *Île-de-France,* îi promisese că după victorie va lua o decizie. Se va retrage din activitate, va avea timp să mediteze. Va face un pas înapoi ca să-și ia avânt. Primise vestea, meciul era amânat.

În familie, nu departe de Casa, Marcel Cerdan își alunga plictiseala în așteptarea deciziei lui LaMotta. Înconjurat de Marinette, de cei trei copii, de Armand, fratele lui, și de nepotul René, devenit partenerul lui de *sparring*, se plimba între ferma lui Sidi Maárouf, vila în construcție din Anfa și sala de box AS PTT, unde-și repeta seriile. Lovea ritmic husa perei de viteză. Tac, tac, tac. Mai tare, dreapta,

stânga, o gaură în sacul de box, vum, vum, vum. Loviturile corzii pe parchet, plici, plici, plici.

Lui Marcel îi era greu să accepte faptul că fusese învins de un *outsider* apărut de niciunde, din pălăria unui naș din Cosa Nostra. O înfrângere cu gust amar în fața locului zece mondial la categoria mijlocie, un concurs de împrejurări pentru cel mai naiv făcuse imposibilă victoria. Pe Briggs Stadium din Detroit, pe 16 iunie 1949, meciul fusese devansat cu o jumătate de oră. Marcel nu-și putuse face ritualul, tura de încălzire pe ring; cum era neîncălzit, o alunecare din prima rundă îl obligase, întrucât avea umărul drept luxat, să îndure fără să se clintească loviturile, spasmodice ale Taurului din Bronx. Nu se făcuse de râs, LaMotta îi bombardase rana până ce durerea devenise insuportabilă. În runda a unsprezecea, la insistențele asistenților lui, francezul abandona.

Fiind în putere, se știa imbatabil. Acest Cerdan în cea mai bună formă pornește spre Statele Unite în luna octombrie 1949. „Astăzi, nu se mai poate pune problema unei înfrângeri. Trebuie să-l bat pe LaMotta, și o să-l bat. Pe 2 decembrie o să fiu impecabil. Credeți-mă, mă voi întoarce în Franța cu coroana mondială la categoria mijlocie bine așezată pe cap”, îi declară el unui jurnalist de la *France-Soir.*

În holul de pe Orly, Marcel poartă costumul de box albastru norocos. Pe deasupra, paltonul gros de tweed gri îl face să pară și mai mare. Superstițios din fire, boxerul nu renunță niciodată la obiceiurile lui nici pe ring, nici în afara lui. De altfel, înfrângerea de acum câteva luni din Detroit o pune pe seama nerespectării ritualului. Nu încape îndoială, dacă s-ar fi îndeplinit condițiile obiective ale ceremoniei, dacă s-ar fi putut încălzi cum trebuia, umărul lui ar fi rezistat și astăzi nu s-ar fi pus problema revanșei, ci mai degrabă a apărării unui titlu neatins. Sportivii acordă o importanță exagerată acestor detalii care cuprinde imprevizibilul într-o serie de cauze bine

stabilite. Neputând struni în întregime destinul, măcar să-i anticipăm semnele, să cuprindem detaliile anticipative într-o magie subiectivă, un păgânism de dinaintea meciului. Manii trăsnite ridicate la rang de ceremonie, vor gândi unii, dar nu putem să nu constatăm că înlănțuirea ordonată a detaliilor nu este mai ciudată decât liturghiile milenariste devenite dogmă. Uns campion, important este să nu se abată niciodată de la religia pe care și-a creat-o chiar el. De aceea, de la primele meciuri profesioniste de la Levallois, Marcel nu poartă decât acest șort albastru cu dungă albă cusută de mama lui și în care, între două împunsături, a strecurat un talisman cu pruncul Iisus. Și numai o rulare perfectă a bandajelor Velpeau îi poate aduce victoria.

În pofida tuturor acestor superstiții, Marcel Cerdan nu ținuse seama de profeția Aristei. Celebrul chiromant îl întâlnise pe boxer în apartamentul lui Paul Genser de pe strada Orsel, la începutul lui octombrie. Amuzat, Marcel se lăsase prins în joc. Punând din nou pe masă mâinile mari, își expusese ochilor clarvăzătorului liniile bine conturate și adânci din palme. Harta unei vieți marcate de crestăturile epidermei, ale cărei linii întretăiate ale norocului, inimii, capului și destinului trădează prin intersectarea ramificațiilor ineluctabila providență. Oprindu-se la muntele lui Saturn, sub arătător, semn al norocului sau ghinionului, Arista îi oferea o profeție lapidară, care aducea mai mult a avertisment:

— Călătoriți prea mult cu avionul, aveți grijă.

În fundul încăperii, Jo Longman dezamorsa cu râsul său prevestirea; imitând vocea prezicătorului, impresarul îi spune lui Cerdan că va întâlni curând un om-taur, un fel de Minotaur, pe care îl va doborî. Asemenea unui adevărat Tezeu ieșit din labirintul newyorkez la brațul unei Ariadne pe numele său Édith, prevestirea se va îndeplini la întoarcere, deoarece, asemenea lui Icar, va pieri în zborul său. Profeția fusese acoperită de hazul general. Arista,

preocupat de prevestirea sa, insista și voia chiar de a doua zi să-i fie aduse actele complete de stare civilă ale boxerului ca să-i facă horoscopul. O săptămână mai târziu, Marcel primea o scrisoare, un al doilea avertisment: „Evitați să călătoriți pe calea aerului, mai ales vinerea”.

Cu cât este mai exact oracolul, cu atât îl luăm în seamă mai puțin, aceasta este lecția Casandrei. Iar dacă ții cont, orice gest contrar contribuie la îndeplinirea sa. Zbaterea, întoarcerea din drum fac parte din joc, asta este învățătura oracolului din Delphi. Pe scurt, nimeni nu poate fugi de destinul său.

— Ia avionul, cu vaporul durează prea mult! îl implora Édith în ajun la telefon. Constellation avea să traverseze Atlanticul în noaptea de joi spre vineri, ajungea la New York dimineața. Vor petrece ziua împreună, iar seara o va asculta cântând la Versailles.

Profeția este dată uitării. La telefon, cu câteva minute înainte de îmbarcare, Marinette îi împărtășește o presimțire urâtă, este îngrijorată, nu o știa așa de panicardă. O liniștește. Între timp, Jo Longman le smulge stewardeselor trei locuri într-un avion plin. Campionul mondial merită să beneficieze de prioritate în detrimentul doamnei Erdmann, directoarea unei parfumerii, și al unui tânăr cuplu de americani aflat în luna de miere la Paris. La barul aeroportului, flancat de cei doi oameni ai săi, Marcel bea în cinstea recuceririi titlului.

— LaMotta o să plătească scump că a tras de timp!

15

Ponta Delgada

Pe lângă deal și paradis
Și farul de pe stâncă[11].

Samuel Taylor Coleridge,
Povestea bătrânului marinar

În noaptea de duminică spre luni, o ultimă expediție pornește în ascensiunea muntelui Redondo, în căutarea ultimelor victime ale avionului Constellation supravegheate din vârf de trei infanteriști din cazarma de pe insulă. La miezul nopții, echipele de salvare trimit în sat rămășițele. Este un sat în stare de asediu. Acel du-te-vino al vehiculelor militare blochează singura stradă, și în urma lor lasă brazde mari de pământ. În prezbiteriul bisericii în care sunt adăpostiți, membrii comisiei Air France își adună notițele și redactează primele rapoarte. Sute de detalii pe care le confruntă cu lista dactilografiată a pasagerilor zborului. Prioritatea lor este acum să-i atribuie fiecărui cadavru un nume înainte de transferul spre Ponta Delgada. Raportul tehnic al cauzelor accidentului poate aștepta. Oare ce simt oamenii aceștia în avanpostul dezastrului? Descurajare în fața anvergurii sarcinii? Epuizare după o zi petrecută în miezul vulcanului, în care au scormonit și au disecat măruntaiele fumegânde ale avionului Constellation? Furie după ce au constatat că locul a fost prădat?

Lévis-Mirepoix organizează rapid o echipă pentru urmărirea jefuitorilor. Dimineața devreme inspectează

---

[11] *Compendium of Translated Poetry,* Contemporary Literature Press, București, 2011, trad. rom. de Leon Levițchi, pag. 144.

casele din Algarvia, stau de vorbă cu localnicii. Un colier de perle și verighete ici, teancuri de dolari colo, ba chiar o femeie oprită în plină stradă înfofolită într-o haină de blană. Departe de sat, de-a lungul unei poteci, dintr-o cabană se strecoară muzica unei viori. Bat la ușă, sunetul amuțește. Deschide un bătrân care tine în mâini instrumentul și un arcuș din aur și baga.

— E al dumneavoastră?

— Nu, l-am găsit, răspunde săteanul.

Arcușul model Fleur de Lys este marcat W.E. Hill & Sons, celebrul fabricant londonez. Comisia confiscă imediat arcușul, dar vioara – foarte veche – rămâne în mâinile țăranului.

La miezul zilei, armata organizează transportarea sicrielor spre baza de la Ponta Delgada. Patru camioane au acum rolul de dricuri pe drumul în serpentină care desparte Algarvia de aeroportul Santa Anna. Două ore mai târziu, sicriele sunt depuse pe băncile din refectoriul cazărmii văruite în alb. În această zi de luni 31 octombrie, șirurile de sicrie nemarcate împodobite cu jerbe și coroane, precum și altarul încropit în grabă dau cantinei infanteriei aerul unei morgi. Ponta Delgada este capitala insulei Sáo Miguel. Supranumită *Ilha Verde,* a fost o vreme când – fiind locul de escală pentru aprovizionarea caravelelor care călătoreau între Europa și Lumea Nouă – insula era înfloritoare. Prașa Goncalo Velho Cabrai, încinsă cu arce, marchează cu trei mândre arcade ultima poartă de pe uscat spre ocean. Prașa 5 de Outubro, Forte de Sáo Brás supraveghează de la înălțime fortăreața. În fiecare a cincea duminică după Pași, locuitorii împodobesc cu flori de pe insulă labirinturile cetății. Este sărbătorit Spiritul Sfânt și, în spatele unui Hristos imens din abanos vopsit și tărcat cu aur și diamante, cortegiul se animă. În biserica parohială, mulțimea adunată încoronează un copil împărat, regele-copil defilează și deschide festivitățile cu o impunătoare coroană pe cap, cu sceptrul centenar în

mână.

Oare din ce lemn sunt făcute sicriele adunate în cazarmă, din imensele păduri din valea frumoasă din centrul insulei, sau din copacii uscați din pădurea Caliche? După-amiază, preotul din Ponta Delgada ține slujba de iertarea păcatelor, la care sunt prezenți guvernatorul civil, șefii autorităților locale și membrii misiunii Air France. Împărțite după naționalitate, unele sicrie sunt acoperite de Union Jack sau de drapelul înstelat, francezii vor trebui să aștepte sosirea consulului Morin la Lisabona. După mesa catolică, un preot protestant american în uniformă de căpitan al forțelor aeriene citește cu glas tare versete din Vechiul Testament. Afară, drapelele bazei au fost coborâte în bernă, soldații portughezi stau în poziție de drepți în fața gărzii de onoare a școlarilor îmbrăcați în alb.

Lévis-Mirepoix discută chiar în acea seară la telefon cu Didier Merlin de la *Figaro* și-i oferă primele informații asupra anchetei: „Este prea devreme să tragem concluzii pe baza datelor strânse până acum. Fiecare membru al comisiei, păstrând legătura, desigur, cu ceilalți, și-a condus propria lui anchetă, în domeniul său de specialitate. Am fost însoțiți de reprezentanții personalului navigant: un pilot, un radiotelegrafist, un navigator și un mecanic, însărcinați să culeagă informații în funcție de specificul postului pe care îl ocupă la bordul avioanelor, încă nu am reușit să confruntăm toate datele pe care le-am cules. Fiecare informație este o piesă din puzzle-ul acestei catastrofe, dar nu va rămâne oare veșnic o enigmă, chiar și când piesele vor fi puse una lângă alta? După cum știți, avionul s-a lovit de versant în zona muntelui Redondo, între acesta și vârful Algarvia, cel mai înalt de pe insula Sáo Miguel, la cincizeci de kilometri de o zonă care ar putea fi considerată o mică depresiune”.

16

Gladiatoarea

Îmi amintesc că violonista Ginette Neveu a murit în același avion cu Marcel Cerdan.
Georges Perec, *Je me souviens*

Înfășurate pe coloanele Morris, de-a lungul bulevardelor pariziene, afișele sălii Pleyel anunță, cu majuscule:

ÎNAINTE DE PLECAREA SA,
GINETTE NEVEU
VA SUSȚINE UN ULTIM CONCERT
JOI, 20 OCTOMBRIE,
ÎN SALA PLEYEL

Din programul acestui ultim turneu de dinainte de plecarea în Americi, *Sonata în re major* a lui Händel, *Ciaccona în re minor* numai pentru vioară de Bach, *Nocturna și Tarantella* de Szymanowski, *Piesă informă de habanera* și *Tzigane* de Ravel. În rochia ei lungă roz ajustată pe umerii săi de gladiator, Ginette Neveu, acompaniată la pian de fratele ei, Jean, se dezlănțuie pentru un ceas în necontenite trăsături de arcuș din care se conturează impecabila interpretare a repertoriului. Publicul a venit să asculte minunea, acest Mozart feminin aclamat de lumea întreagă. Să asculte *Tzigane* în interpretarea ei, bisată ca de obicei prin mișcări, un opt în chip de șarpe se înfășoară pe caduceu. La Paris, între două concerte, Ginette rămâne în apartamentul familiei de pe strada Henri-Delormel. Ore întregi reia la infinit programul, pentru a pune la punct până în cel mai mic detaliu, pentru a aprofunda frizând aproape nebunia interpretarea exactă. Și apoi, la primele raze de lumină ale

zilei, străbate marile bulevarde, rătăcește la revărsatul zorilor prin invizibila înfrățire a solitarilor matinali. La vârsta de zece ani, scria într-o compunere: „Cel mai mult îmi place Champs-Élysées, când aerul proaspăt al dimineții, însoțit de o lumină strălucitoare, capătă un dram de măreție pe care nu îl poți resimți ziua. Cei câțiva oameni ieșiți la plimbare nu vorbesc, contemplă… Dar peste două ore, pedanții vor fi luat din nou în stăpânire aceste bulevarde și vraja se va risipi”.

Dimineața, dă peste afișele mari care anunță concertul. Ca o trăsătură de penel, o bandă pe care scrie „Epuizat” taie reclama. Ginette și-a ales destinul. Este simplu să-i atașezi carierei ei precoce termenul de „minune” și să ignori, prin facilitatea caricaturală, voința implacabilă a copilului, hotărârea și disciplina, brațul armat al geniului. Un staccato ca niciun altul, rod al încăpățânării unei copile serioase. Ne plac poveștile cu zâne, merele lui Newton, Evrika, întruchiparea grației în eveniment punctual, înnăscut, ineluctabil, și ștergem de dragul miraculosului efortul de până atunci, munca grea, îndoielile. La șapte ani, după un prim concert la sala Gaveau, Ginette se antrenează să-și învingă anxietatea, să-și oprească tremurul genunchilor, să-și stăpânească umezirea frunții și a palmelor. Pe masa de la bucătărie, repetă cu o zi înainte și-i răspunde mamei ei uluite: „Vreau să mă obișnuiesc să cânt pe scenă. Zilele trecute am avut trac, amețeli”.

Fiică a Armistițiului, Ginette Neveu s-a născut în 1919 la Paris. Mama ei, profesoară de pian, o inițiază de mică în tainele muzicii. Într-un colț al salonului, Ginette observă agitația elevilor și fredonează încă de la unsprezece luni melodiile auzite. Trecătorii se opresc în fața landoului legănat de propriul ei cântec. La doi ani, asistă la un concert în cinstea lui Frédéric Chopin, iar la întoarcere, cu ochii înlăcrimați, spune: „Ce sentimente! Cât de nefericit trebuie să fi fost omul ăsta!” Prima ei vioară, micuță, de *Va,* îi este oferită la împlinirea vârstei de cinci ani și, după ce părinții ei îi cer sfatul profesorului Nadaud de la

Conservatorul din Paris, este înscrisă la cursul doamnei Talluel. În scurt timp, *ricochet,* staccato, spiccato, saltando nu mai sunt un secret pentru ea. În fața evidenței acestei stranii maturități, după numai șase luni de curs, Ginette dă primul recital public în care interpretează o fugă de Schumann. Nu pricepe rostul primelor aplauze și, după ce salută, începe să imite publicul. Doi ani mai târziu, Ginette strălucește în sala Gaveau, unde interpretează cu brio un *Concert* de Max Bruch. Afară pornește o furtună violentă, însă ea nu aude nimic din vacarm. Mamei, uimite de aplombul ei, îi răspunde: „Trăsnet? A fost furtună deci?”

Asemenea vocii lui Marcel Cerdan, și cea a lui Ginette Neveu este un paradox. Vârât într-un corp de uriaș, Marcel are vocea unui puști timid, gângav, ezitând la fiecare cuvânt, forțat să ridice firul de glas ca să se facă auzit, este o soprană. Ginette, copilul-adult, impune cu vocea ei gravă siguranța și certitudinea alegerii, fixându-te cu ochii ei pătrunzători, ea obligă mai degrabă decât să propună, este un contralto. Întreruptă la mijlocul *Ciacconei* de Bach de maestrul George Enescu, care o sfătuiește să reia unul dintre pasaje, îi răspunde: „Fac ceea ce înțeleg, nu ceea ce-mi scapă”. În noiembrie 1930, la unsprezece ani, este admisă la Conservatorul național superior de muzică. După numai opt luni în care urmează cursurile susținute de Jules Boucherit, primește un prim premiu pentru vioară și egalează reușita lui Wieniawski. Un an mai târziu, participă la primul concurs internațional la Viena alături de două sute cincizeci de violoniști de două ori mai mari decât ea și ajunge în finală. Printre membrii juriului, Carl Flesch, impresionat de tehnica și inspirația fetei, lasă un mesaj la hotel în atenția mamei ei: „Dacă puteți veni la Berlin, mă angajez să mă ocup de tânăra violonistă complet dezinteresat”. Îi vor trebui doi ani familiei Neveu ca să strângă banii necesari călătoriei. Între timp, Ginette o întâlnește pe Nadia Boulanger și compune, spre amuzamentul ei, trei sonate doar pentru vioară, un capriciu și începutul unui concert cu orchestră. În martie

1935, la șaisprezece ani, capătă recunoașterea internațională câștigând în fața lui David O'istrakh concursul Wieniawski. După prezentarea sa, îi scrie doamnei Talluel:

Dragă doamnă profesoară,

Mă grăbesc să vă anunț fericita veste: după ce am fost prima la cel dintâi examen, tocmai am luat premiul întâi la proba a doua. Și eu, și mama ne bucurăm nespus de mult. Din nefericire, regulamentul mă obligă să mai rămân o lună în Polonia pentru a concerta. Reprezentația s-a încheiat ieri-seară la ora două și mi-am susținut foarte bine concertul...

Deci am primit... atenție...! o diplomă, un cec, o cupă de argint care i-a aparținut lui Wieniawski și o vioară ciudată care seamănă cu o mandolină!!

Ginette Neveu descoperă lumea. Între 1935 și 1939 face un turneu în Polonia, în Anglia, prin Uniunea Sovietică, în Canada și în Statele Unite, și pretutindeni se bucură de același succes. Se spune că ar fi declarat: „Acum va trebui să muncesc!"

Vine războiul ciudat, înfrângerea, izolarea țărilor ocupate. Ginette alege exilul interior. Nu mai merge decât în săli mici de concert din zona liberă și, în ciuda invitațiilor Germaniei naziste, refuză propunerile venite de la Berlin și Stuttgart. În turneele sale improvizate în satele franceze, în hoteluri din gară, este însoțită de fratele ei, Jean Neveu. O singură dată face excepție de la această rezistență muzicală, acceptând pe 19 ianuarie 1943 să susțină un concert, în sala Gaveau, unde interpretează concerte de Bach, Beethoven și Brahms. Din acest concert se naște o prietenie cu compozitorul Francis Poulenc, căruia avea să-i dedice una dintre sonatele sale.

Iunie 1944, debarcarea aliaților. Pe măsură ce trupele avansează, Ginette își extinde zona în care interpretează. Belgia este eliberată, merge la Bruxelles și susține un

concert strălucit. Apoi ia primul tren spre Elveția, oprită la graniță, trece totuși pe furiș. Un ziarist de la *Feuille d'avis de Lausanne,* care o însoțește, povestește: „La graniță, un șef de gară cu inițiativă cere să fie adăugat un vagon special la un tren de marfa pentru a permite trecerea acestor călători neașteptați. Mecanicul, care nu-și crede ochilor, coboară la fiecare oprire să se asigure că sunt mulțumiți călătorii, face conversație cu ei, le aduce ziare. Așa află Ginette Neveu, din presă, despre înlocuirea sa în concertul Orchestrei simfonice din Geneva: crezuseră că nu va reuși să vină. Își dezvăluie identitatea, și la următoarea oprire se repede să dea telefon, clarifică lucrurile… și ajunge la timp". Întotdeauna voința își spune cuvântul.

La Londra se îmbolnăvește de scarlatină. Pentru o lună, o eternitate, nu cântă. Într-o noapte, o rachetă V2 se prăbușește la câteva străzi de imobilul ei, în plin Hyde Park. După ce se reface, poate concerta la Royal Albert Hall. Apoi la Bruxelles, în locuința privată a reginei Elisabeta, și apoi la Ostende, unde în culise îl întâlnește pe Maurice Chevalier. Acesta povestește: „Mi-a făcut o impresie puternică, puțini violoniști m-au emoționat până acum în așa măsură, până în fibra cea mai tainică. De la primele note, geniul ei ne-a electrizat. Pare stăpânită de un demon!"

Într-o interpretare din 1946 a *Poemului,* de Chausson, cu Orchestra Filarmonică din Londra sub bagheta dirijorului Issai Alexandrovici Dobrovein, se conturează prezența magnetică a lui Ginette Neveu. Cu bărbia ridicată, după ce inspiră adânc, de parcă și-ar luat avânt înainte de un obstacol, arcușul coboară și urcă ușor, în timp ce degetele ei se lansează într-un vibrato. În mijlocul scenei, îmbrăcată cu o rochie cu mâneci bufante, Ginette se înalță, iar brațul îi coboară.

1947. America de Sud, cu trenul. Rio de Janeiro, Montevideo, Manaus, Patagonia, Bogotá. Îl întâlnește pe

André Maurois. Apoi Mexic, Statele Unite – întâi Texas, Oklahoma, Utah – Canada, Carnegie Hall din New York. Pe când se întorcea cu avionul, de Crăciun, improvizează pentru pasageri *Tzigane* a lui Ravel la muzicuță, cel mai frumos concert al ei, va spune Ginette. Aparatul de zbor survolează aeroportul Orly, însă aterizarea se dovedește imposibilă; Constellation aterizează de urgență aproape de Orléans, pe un teren viran care poartă încă stigmatul războiului. Pentru ca pasagerii să aștepte răbdători, comandantul de bord organizează un joc. „Ce ați face dacă ați avea o lampă fermecată și v-ați putea pune o dorință?” Unii își doresc bogăția, gloria, succesul, viața eternă, Ginette speră să petreacă Crăciunul în apartamentul de pe strada Delormel. Câteva ore mai târziu, dorința i se îndeplinește.

Pe 22 octombrie 1949, Ginette merge împreună cu mama ei pe strada Portalis la atelierul Vatelot. Vine să ia un Guadagnini pe care i-l rezervase Marcel Vatelot și să-și recupereze Stradivariusul. Intensitatea interpretării sale duce la o puternică umezire a viorii, iar tânărului ucenic Étienne Vatelot, fiul lutierului, îi revine sarcina de a deschide ușor instrumentul. Cu câteva săptămâni mai devreme, fusese luată hotărârea ca Étienne s-o însoțească pe Ginette în turneul ei prin Statele Unite. Totuși, ea îi cere să-și amâne deplasarea. Îi spune cu vocea ei gravă că-și va pune la punct programul la Saint Louis înainte de a începe seria de concerte și prin urmare nu va fi disponibilă înainte de 10 noiembrie. Étienne nu are niciun motiv să se grăbească și mai ales are grijă să nu fie indiscret, conștient că principala calitate a meseriei sale este discreția. Își amână plecarea, schimbă biletul de avion din data de 27 octombrie cu unul de vapor, cu care va traversa Atlanticul.

17

Bombardierul într-un cargobot

Moarte accidentală a boxerului Marcel Cerdan. Presa s-a repezit asupra proaspătului cadavru. „Cereți fotografia (20 de franci) regretatului Marcel Cerdan”, ediție specială – ce afacere profitabilă... mizerii... Și mâine voi redeveni ziarist jură rușine... căci societatea are ziariștii pe care îi merită.

René Fallet, *Carnets de jeunesse*

La Paris, cotidienele umflă până la sațietate foiletonul din Azore. După teoriile înjghebate, experții consultați și poveștile romanțate ale misiunii urmează acum așteptarea marilor ceremonii funerare. Deznodământul se prelungește în timp ce, din dorința de a-și umple coloanele ziarelor, jurnaliștii de serviciu livrează statistici: 585.851 de persoane au traversat Atlanticul din 1945, 20.205 călătorii în ambele sensuri. Efemeridele săptămânii Sărbătorii Tuturor Sfinților, o listă cu nume date uitării, cu ministere răsturnate, fapte diverse, aniversări și sărbători. Unele în notițe de ziar, informații cu titluri țipătoare, publicitate în viniete, fascicule, ediții speciale, un grup de colaje din care se extrage, în strigătele vânzătorilor stradali și zgomotele rotativelor, cadavrul rafinat al invariabilului mers al lumii. În viteză, miniaturizate și rulate în benzi de microfilme, actualitățile defilează. Cu un ritm rapid de amplificare până la punerea la punct, evenimentele se încrucișează, se amestecă, în timp ce hărmălaia mașinăriei dezgroapă morții. Nouăsprezece mateloți bretoni au dispărut în urma unei furtuni și încă nu există vești despre trei pescadoare – Alertă pentru sindicatele din metalurgie – Un nou meci egal (1 la 1) între Franța și Iugoslavia, 60.000 de

spectatori fuseseră prezenți la Colombes, iar meciul s-a desfășurat fără incidente… Politice – Ministerul lui Georges Bidault este acum complet – Câțiva hoți au găurit un tavan, declanșând o alarmă, apoi au fugit cu mâinile goale, lăsând la locul faptei două valize în care se aflau șaizeci de kilograme de unelte: leviere, dălți, burghie, sfori cu noduri, șoșoni de cauciuc, sisteme de punți, șurubelnițe, fără a mai pune la socoteală… indispensabila umbrelă, al cărei scop era, poate ați ghicit deja, strângerea molozului de la tavanele găurite – Louis Armstrong înregistrează un mare succes în sala Pleyel – insert publicitar: „Sunt secretară. Am o situație bună. O datorez cunoștințelor profesionale dobândite la cursurile PIGIER.” – Un avion amfibiu se prăbușește la Londra: șase morți – Se împlinesc 63 de ani de când Franța a dat Statelor Unite Statuia Libertății – Doi tineri savanți pleacă în Ciad, domnul și doamna Jean-Paul Leboeuf au plecat din Bordeaux în această dimineață cu pachebotul Brazza cu destinația Africa neagră. Merg în regiunea Ciad însărcinați cu o misiune de către Muzeul Omului și Centrul național al cercetării științifice. Vor lua parte la săpături arheologice cu scopul de a găsi vestigii ale civilizațiilor africane străvechi – cărți: Maurice Nadeau despre Robert Deznos: „întruchipa tot ce are suprarealismul mai bun: o poftă frenetică de a atinge imposibilul”. O scrisoare inedită a lui H.G. Wells către James Joyce: „A fost mai pasionant și mai plăcut pentru dumneavoastră să scrieți ultimele două romane decât va fi vreodată pentru cititori să le parcurgă”. Dintre Robert Merle cu *Weekend la Zuydcoote* și Louis Guilloux cu *Le Jeu de patience,* care credeți va obține premiul Goncourt 1949? – Reclamă: „Pentru că în sfârșit au de ales, clienții au devenit pretențioși. Pentru micul dejun cer un produs de calitate și faimos… cer BANANIA, micul dejun rafinat cu ciocolată”. – Arestarea suspectului în cazul uciderii lui Setty. Poliția londoneză l-a arestat în această seară pe un anume Donald Brian Hume, acuzat că a participat la uciderea comerciantului de automobile

Stanley Setty, al cărui corp decapitat și dezmembrat a fost găsit acum cinci zile într-o mlaștină din Essex – Pe marile ecrane, *Stromboli,* de Roberto Rossellini, cu Ingrid Bergman, *Coasta lui Adam,* de George Cukor, cu Katherine Hepburn și Spencer Tracy, a opta săptămână de succes pentru *Retour a la vie* cu Bernard Blier, Louis Jouvet și Serge Reggiani – o Sărbătoare a Tuturor Sfinților rece și cu flori scumpe, tradiționalul pelerinaj la necropole a început de două zile. Pe Quai aux Fleurs, în fața cimitirelor, se înregistrează o creștere a prețurilor între cincisprezece și treizeci la sută față de anul trecut. Comercianții se plâng de vânzările proaste, dar cel mai mic fir de crizantemă costă două sute de franci.

În Azore, Sărbătoarea Morților din 1 noiembrie 1949 nu și-a meritat niciodată numele mai mult decât acum. Pe insulă, se fac împărtășanii în memoria victimelor avionului Constellation. Locuitorii simt deja afecțiune față de pasageri, un doliu impregnat de mândrie – impresia pasageră de a fi, măcar câteva zile, epicentrul unei drame mondiale. Au aflat care sunt numele morților, Ginette Neveu, Marcel Cerdan, și poartă doliu pentru victimele devenite prin voia sorții morții lor. În aproape o săptămână trupurile neînsuflețite vor fi trimise în Franța. Consulul Morin a ajuns la Sáo Miguel și va coordona de acum înainte operațiunile. Cele treizeci și trei de sicrie așteaptă în cazarma din Ponta Delgada, în timp ce experții își continuă investigațiile asigurându-se că fiecare victimă a fost corect identificată. Luni, 7 noiembrie, la începutul după-amiezii, funesta încărcătură este urcată la bordul unui vapor care face legătura dintre Sáo Miguel și Santa Maria; pe pista aeroportului așteaptă carele mortuare zburătoare, trei Cargo Liberator LB-30 ale Societății aeriene de transporturi internaționale (SATI). Motoare enorme asamblate în uzinele din Detroit și destinate aliaților englezi rătăcesc de acum înainte în voia împrejurărilor comerciale. Așezați pe pistă, tripleții

standardizați, cu rampele scoase, vor înghiți precum balena din *Pinocchio* de Walt Disney rămășițele cursei Paris-New York. Marți 8 noiembrie, în zori, F-OOAF preia cele treizeci și trei de victime franceze pentru un zbor în doi timpi: un ocol prin Casablanca pentru a-l lăsa pe Cerdan, apoi o ultimă bucată de drum spre Cormeilles-en-Vexin, anexa aeroportului Orly.

Împins de alizee după survolarea strâmtorii Gibraltar, Cargo începe coborârea spre Casablanca și aeroportul Camp-Cazes. Știm care că pilotul avionului Constellation, Jean de La Noüe, regăsește acolo un tărâm bine cunoscut? Și că tărâmul acesta a fost pictat de Bernard Boutet de Monvel? Mulțimea adunată în jurul pistelor de aterizare plânge un boxer cu supranume de avion. La zece dimineața ora locală, pe rampele unuia dintre Cargo Liberator iese, dus pe patru umeri, Cerdan, bombardierul. Garda de onoare așezată de-a lungul șoselelor mărginite de palmieri escortează sicriul până la stadionul Lyautey. În incinta sportivă, la capătul bulevardului Amade, într-o capelă dogoritoare construită în grabă, mii de locuitori din Casablanca defilează prin fața catafalcului pe care se odihnește până la înmormântare campionul.

18

Divorțurile din Reno

Nu spuneți nimănui nimic, niciodată. Dacă o faceți, o să începă să vă fie dor de toți[12].

J.D. Salinger, *De veghe în lanul de secară*

Citisem într-o tăietură din ziar de la vremea aceea o anecdotă despre unii dintre pasagerii avionului Constellation. Era vorba despre Ernest Lowenstein, proprietarul a două tăbăcării, în Strasbourg și în Casablanca. De acolo aflam că divorțase cu o lună mai devreme la Reno și că se ducea la New York cu scopul de a încerca să se împace cu fosta lui soție. Îmi plăcea povestea, îmi imaginam o telegramă trimisă cu o săptămână înaintea plecării, ceva de genul: „SOSESC LA NEW YORK PE 28 OCTOMBRIE – STOP – CONSTELLATION F-BAZN – STOP – HAI SĂ NE VEDEM – STOP – MI-E DOR DE TINE – STOP.” Mă pasiona povestea din Reno, Nevada. Orașul devenise la începutul secolului XX, menținându-se astfel până la sfârșitul anilor ’60, capitala divorțului. O lege federală înlesnea demersurile, nu se cerea nicio dovadă a adulterului, era de-ajuns să invoci motive precum „incompatibilitatea” sau „cruzimea” pentru a obține prețiosul document. Dorind că împuște doi iepuri dintr-un foc, treptat autoritățile locale reduseseră timpul de rezidență necesar de la trei luni la șase săptămâni, transformând astfel Reno într-un oraș turistic al divorțului. Am aflat cum Mary Pickford, vedetă a filmelor mute, a venit aici în 1920 să locuiască șase luni ca să-și poată rezolva cât mai repede divorțul cu Owen

[12] J.D. Salinger, *De veghe în lanul de secară,* Polirom, Iași, 2005, trad. rom. de Cristian Ionescu, p. 279.

Moore, pentru a se recăsători cu Douglas Fairbanks. Se vorbea, de asemenea, despre hotelul Riverside, loc de vilegiatură al vedetelor de la Hollywood dornice să grăbească procedura, se pomenea de venirea lui Paulette Goddard în 1935, care punea capăt căsătoriei sale cu Charlie Chaplin. Și am cules și un cântec popular american:

I'm on my way to Reno,
I'm leaving town today
Give my regards to all the boys
And girls along Broadway
Once I get my liberty,
No more wedding bells for me
Shouting the battle cry of Freedom![13]

Mi-am continuat căutările, sperând să găsesc mai multe informații despre Ernest Lowenstein. În cele din urmă, pe 2 noiembrie 2013, am găsit un articol din data de 31 octombrie 1949 apărut în *Ironwood Daily Globe*, un cotidian din Michigan. Pe moment, m-am amuzat prostește văzând numele ziarului, *Daily Globe,* îmi amintea de cel al cotidianului fotografului Peter Parker, eroul revistelor de benzi desenate *Omul Păianjen.* Un articol intitulat „The Hope That Failed" evoca așteptarea familiilor victimelor la New York Internațional Airport. Zvonurile despre posibili supraviețuitori dezmințite câteva ore mai târziu sporiseră prin speranța lor deșartă disperarea apropiaților. O fotografie surprindea această speranță pasageră. Legenda scria: „Doamna Ernest Lowenstein din New York își strânge în brațe fiul de nouă ani, Bobby, după ce a aflat de la un prieten că fostul ei soț, Ernest Lowenstein, din New

[13] Pornesc spre Reno / Plec astăzi din oraș / Salutări băieților / Și fetelor de pe Broadway / Odată ce-mi capăt libertatea, / Am terminat cu clopotele de nuntă / Și strig după libertate! (în lb. engleză, în orig.).

York și Casablanca, a supraviețuit prăbușirii avionului Air France din Azore. La puțin timp, zvonul se dovedea a fi fals, nu exista niciun supraviețuitor. Doamna Lowenstein a povestit că obținuse divorțul cu o lună mai devreme în Reno, dar știa că soțul său se întorcea în Statele Unite ca să discute despre o împăcare". Bobby, de nouă ani, era fără îndoială ușurat să-l regăsească. Nu puteau fi prea mulți de Robert Lowenstein (pentru că Bobby era un diminutiv) născuți în 1940, copilul din fotografie trebuie să aibă acum șaptezeci și trei de ani, erau mari șanse să mai fie încă în viață. În Google apar trei rezultate, printre care un psiholog pentru copii din Pittsburgh, Robert Aaron Lowenstein. Pe site-ul unei clinici, i-am găsit adresa de e-mail și i-am scris acest mesaj:

Data: 2 noiembrie 2013 00:57:54
Subiect: Ernest Lowenstein
Dear Doctor Lowenstein,
My name is Adrien Bose, I am working on the plane crash F-BAZN Constellation.
I'm not sure you 're the son of Ernest Lowenstein, if so may I ask you a few question?
Best regards,
Adrien Bosc[14]

Două ore mai târziu, primeam răspunsul lui, pe care l-am citit imediat ce m-am trezit:

I am his son. What questions de you have?
Sent from my iPhone[15]

---

[14] Dragă doctore Lowenstein, Mă numesc Adrien Bosc și sunt interesat de prăbușirea avionului Constellation F-BAZN. Nu știu exact dacă sunteți fiul lui Ernest Lowenstein, dar, dacă este adevărat, vă pot pune câteva întrebări? Cu stimă, Adrien Bosc (în lb. engleză, în orig.).
[15] Sunt fiul lui. Ce întrebări aveți? Trimis de pe iPhone (în

Scrisesem la întâmplare și nu mă așteptam să-l găsesc așa de repede. De altfel, recitindu-mi mesajul, mă simțeam puțin stânjenit. Pe nepusă masă, îl solicitam fără prea multă precauție, fără să-mi imaginez vreo clipă stranietatea, la șaizeci și patru de ani după ceea ce a fost fără îndoială drama vieții sale, îl solicitam în legătură cu: „Ernest Lowenstein”. Era ceva jurnalistic, lipsit de scrupule în această poveste.

După câteva schimburi de mesaje, am convenit să stăm de vorbă la telefon duminică 10 noiembrie. I-am explicat proiectul meu, am insistat că doream să ascult versiunea lui în loc să mă bazez pe o simplă tăietură din ziar. Liniștit, mi-a spus povestea părinților săi:

Tatăl meu, Ernest, era un evreu german născut în Westfalia, care emigrase la sfârșitul anilor ’30 la Paris. Lucra cu unchiul meu în industria pielăriei. Mama emigrase și ea în Franța, ea era poloneză. Se cunoscuseră la Paris. În 1940, în timpul ocupației germane, tata, care se angajase în Legiunea Străină și era în misiune în Algeria. Mama, însărcinată cu mine, a decis să fugă din Paris. A reușit să treacă granița spaniolă prin Pirinei, o familie de francezi a ajutat-o luând-o cu mașina. Apoi, din Spania, a mers cu vaporul în Casablanca. Acolo m-am născut eu. Tata a venit după noi din Algeria. Am trăit tot războiul în Maroc, tata a fost polițist, apoi și-a deschis o tăbăcărie. În 1945, am imigrat în America. După război, tata și-a extins afacerea, iar drumurile între New York, Maroc și Franța, unde deschisese o a doua uzină, s-au înmulțit. Acasă vorbeam franceză. A fost prima limbă pe care am vorbit-o. Știam și germană, și poloneză. Apoi, în vara lui 1949, părinții mei au divorțat. Îmi amintesc de călătoria aceea în Reno, parcă eram în vacanță. Am locuit acolo cu mama timp de șase săptămâni. Nu înțelegeam

---

lb. engleză, în orig.).

deloc ce se petrece, era vară și părea o vacanță. Apoi a fost zborul Air France, inițial ni s-a spus că supraviețuise, după care am fost anunțați că de fapt nu era niciun supraviețuitor. Câteva zile mai târziu i-a fost identificat cadavrul. După aceea au venit o mulțime de jurnaliști la noi acasă. Povestea cu împăcarea este adevărată. Știam că acesta era motivul întoarcerii lui și că mama era de acord. Mama era o femeie plină de energie. După moartea tatălui meu, a ajuns una dintre primele femei agent comercial din New York. Era descurcăreață.

Mi-am făcut studiile la Chicago, apoi la Universitatea Columbia. Am devenit psihiatru specializat în traumele copiilor și adolescenților. Am practicat mult timp la New York, apoi ne-am mutat la Pittsburgh.

Tata era un om de treabă, foarte iubitor. Ciudat e că adora sportul, mai ales boxul. Imaginați-vă, Marcel era și el în avion… La șaptezeci și trei de ani încă mai lucrez, îmi ador meseria.

(Îl întreb dacă el crede că există o legătură între meseria lui și drama aceea.)

Da, sigur, întotdeauna am vrut să ajut copiii să-și depășească traumele, legătura aceasta cu copiii are de-a face cu acel eveniment. Și a fost foarte ciudat că am primit e-mailul dumneavoastră, apărut parcă de niciunde…

Aș mai vrea să spun că pe atunci am fost foarte uimiți că am primit o compensație ridicolă de la Air France, nu-mi mai amintesc suma, ¿iar era cu adevărat ridicolă.

(Îi vorbesc despre procesul intentat de familia Hennessy mai târziu.)

Ah, da, îmi amintesc, citisem în ziare. Nu, serios, era ridicol.

După ce i-am mulțumit, am închis.

M-am gândit la noi, la amintirile noastre. La cântărețul Emile Latimer, pe care l-am remarcat în înregistrarea unui concert al Ninei Simone. Din bucuria coincidentelor și din atracția față de personajele dispărute se născuse ideea

unei cărți pe care urma s-o scriem. Proiectul se numea *Cercuri roșii.* Evocam mai multe din aceste portrete, un laureat într-o carte de Pierre Sudreau, o fotografie a lui Roy Decarava cu John Coltrane și Ben Webster, Jackson C. Frank și cântecul său *Blues Run the Game.* Vorbiserăm de Ginette Neveu.

19

Cormeilles-en-Vexin

Hazardul ne seamănă.

Georges Bernanos,
Sous le soleil de Satan

După escala în Maroc, Cargo Liberator decolează având drept țintă anexa aeroportului Orly din Cormeilles-en-Vexin. Sub carlingă se întind coastele marocane, Rabat, Kenitra, Tanger, bazinul mediteraneean ce se varsă în Gibraltar, Málaga, Granada, Zaragoza, Pirineii și drumul contrabandiștilor, jos se zăresc Toulouse, Limoges și Orléans, nouă ore dintr-o diagonală colonială de pe un continent pe altul. La începutul serii, avionul Cargo pilotat de Roger Loubry se apropie, turnul de control dă ordinul de aterizare pe pista numărul 4 a aeroportului, nu departe de clădirile SATI. Odată ajuns la sol, avionul este direcționat către hangarele companiei, departe de jurnaliștii adunați în holul aeroportului.

Cu ușile închise, ferite de priviri, sunt scoase pe rând sicriele prin partea din spate a aparatului și aliniate unul lângă altul; afară îi așteaptă o suită de dricuri. Grupate pe biserici, cele treizeci și trei de victime sunt repartizate în cortegii care se îndreaptă către Saint-Augustin, Père-Lachaise, Saint-Jean și spre provincie. Didier Daurat – camarad al lui Mermoz și al lui Saint-Exupéry, imortalizat în personajul Rivière din *Zbor de noapte*-, ajuns șeful nodului aerian al Air France, este și el prezent. Maestru incontestabil al poștei, Daurat descoperise talentul lui Antoine de Saint-Exupéry, oferindu-i postul de șef al poștei aeriene pe coasta saharianã. Preferând metoda în locul piruetelor, îi rezervase lui Mermoz curățarea motoarelor, spunându-i: „Nu am nevoie de artiști de circ, ci de șoferi

de autobuz. O să vă dresăm”. În acest moment, are în fața ochilor un sinistru autobuz.

La ora 21 pornește ultimul convoi de pasageri ai avionului F-BAZN, dricurile escortate de motocicliștii din jandarmeria națională traversează pista și se îndreaptă în viteză spre Paris.

Exact la aceeași oră, în seara de 8 noiembrie 1949, în sala Gaveau și pentru prima oară la Paris, cântăreața engleză Kathleen Ferrier dă un recital. Incomparabila voce a lui *Klever Kafi* răsună ca un recviem în sala de concert. Magia sincronismului, două femei talentate, una violonistă, cealaltă contralto, reunite prin coincidența unei date, își răspund *de projundis.* Simultaneitatea acestor două evenimente care nu prezintă nicio legătură de cauzalitate – sosirea rămășițelor avionului F-BAZN la Paris și recitalul cântăreței engleze în aceeași seară, la aceeași oră – ia forma unuia din numeroasele *hazarduri obiective,* omniprezente, invizibile ochilor noștri până nu sunt alăturate, asemenea astrelor scânteietoare de pe cer aglomerate într-o constelație din priviri și spirit. Puncte numerotate pentru a fi unite dintr-o carte de colorat. Coincidență forțată sau forță a destinului, cine știe, doar că din acest joc al datelor se nasc cele mai incredibile asocieri. Există un caz celebru al psihiatrului Carl Gustav Jung: o pacientă îi povestește un vis cu un scarabeu de aur și chiar în acel moment un scarabeu se lovește de fereastră – un gândac-de-trandafiri care deschide ușa îndoielii.

Kathleen Ferrier și Ginette Neveu, două surori întru destin, două cariere excepționale curmate brusc, două stele scânteietoare. Se întâlniseră cu două luni mai devreme la festivalul din Edinburgh, reunite cu ocazia unei reprezentații unice. La cina din acea seară, se amuzaseră remarcând că vor fi în turneu în Statele Unite în aceeași perioadă și-și promiseseră la despărțire să se reîntâlnească cu orice preț la New York. Reîntâlnirea nu va avea loc. La trei zile după accidentul aviatic din Azore, Kathleen

Ferrier îi scrie unei prietene din Wisconsin, Benita Cress:

Londra
31 octombrie 1949

Draga mea Benita,

Ieri când am sosit am găsit cele două scrisori fermecătoare ale tale – mă bucur așa de mult pentru concert, drace! sper să nu te dezamăgesc!

Mi-ar plăcea să stau cu tine – te rog, aș putea să trag un pui de somn după-amiază? nu sunt prea vorbăreață și am nevoie de puțină odihnă să-mi revigorez bătrânul creier. Mă întreb cât fac din New Mexico până în San Diego cu trenul. Nu vreau să iau avionul în ianuarie – niciodată nu mi-a plăcut. M-a uluit vestea morții lui Ginette Neveu într-un accident de avion cu destinația America – era una dintre cele mai strălucite violoniste din lume, nu avea decât treizeci de anii Nu mai înțeleg nimic —fratele ei este și el printre victime – ce pierdere! […]

Dumnezeu să te binecuvânteze, sper ca totul să meargă bine – am reușit să obținem un al doilea răcitor, așa viața este mai ușoară, ciorapii mei de nailon nu vor ține până la sosirea în America – aici nu avem deloc, dar am profitat din plin în călătoria mea!!

Cu prietenie,
Kathleen

Ginette și Kathleen aveau un prieten comun, dirijorul John Barbirolli. Ar fi putut bănui oare că le va supraviețui amândurora și că avea să-i compună fiecăreia un discurs funebru? „Îmi socotesc bucuriile”, a scris într-o zi Kathleen Ferrier. Barbirolli a cunoscut două dintre cele mai mari muziciene de după război unite prin forța destinului într-o zi de 8 noiembrie 1949 la Paris.

20

Anul Sfânt

Doamne, am pornit într-un primejdios voiaj Să contemplu intalia imaginii tale într-un berii.
Blaise Cendrars, *Les Pâques à New York*

În Québec, accident aviatic se spune *écrasement d'avion* „strivirea avionului".

Montréal, august 1949, Guy Jasmin și mama lui se îmbarcă la bordul vaporului *Empress of France.* Cu același vapor, cu o săptămână mai devreme, Roger Lamelin se întorcea în țară, învăluit în nimbul gloriei datorită succesului romanului său *Au pied de la pente douce*, publicat în Franța de Flammarion. Pente-Douce, cartierul popular prin care îi plăcea lui Guy să rătăcească. Redactor-șef la *Canada,* fiu devotat și burlac trecut de prima tinerețe, profită de invitația Comisariatului general francez în cadrul preparativelor din Anul Sfânt 1950 ca să-i îndeplinească visul mamei lui, Rachel Valois: vizitarea locurilor de pelerinaj ale catolicilor. Guy Jasmin îmbrățișase devreme cariera de jurnalist sub patronajul lui Olivar Asselin, modelul și mentorul său. În Montréalul anilor '30, împreună cu prietenul său Willie Chevalier urcau una câte una treptele marilor cotidiene din Québec. Curând, unul dintre ei a ajuns la *Canada*, celălalt la *Soleil.* În timpul celui de-al Doilea Război Mondial, Guy fusese voluntar într-o organizație de ajutorare a refugiaților francezi. Descoperise Franța din poveștile emigranților. Într-o bună zi avea să ajungă și el acolo. În decembrie 1948, întâlnea un tânăr dascăl francez de la colegiul Stanislas, un anume Valéry Giscard d'Estaing. Guy l-a anunțat în legătură cu călătoria sa din august și-și promiseseră că se vor revedea la Paris. Reportajul său

despre preparativele pentru Anul Sfânt îl va duce în vara anului 1949 la Lisieux, la Lourdes, în Italia, până la Vatican, și va continua cu o escapadă pe Coasta de Azur. Mama lui fusese muziciană, așa încât plănuiseră să asiste la reprezentația piesei *Nabucco* la Teatro dell'Opera di Roma și la marele concert de adio al lui Ginette Neveu la Pleyel, cu o săptămână înainte de întoarcerea lor în Canada.

Și ce surpriză să o regăsească pe talentata artistă în această seară de 27 octombrie alături de ei, pe platforma de îmbarcare. Rachel nu-și crede ochilor. A păstrat programul „concertului de adio" și, odată ajunsă în cabină, se grăbește să-i ceară un autograf.

Guy fusese impresionat de șederea sa și articolele îi trădează entuziasmul. În ajunul plecării, cu prilejul unui dejun la ambasada Canadei, spusese că Anul Sfânt va fi un eveniment marcant din istoria creștinismului.

Articolele lui Guy îi îndemnau pe creștinii din Québec să se înscrie în călătoriile organizate de parohii. Poate unii îi urmaseră sfaturile? Nimeni nu știe, dar exact un an mai târziu, pe 27 octombrie 1950, sosește la Lourdes un grup de pelerini canadieni. Au debarcat trei zile mai devreme la Lisabona cu pachebotul Columbia. După vizita la Fatima, Lourdes este prima etapă franceză a călătoriei, vor urma Paris și Lisieux. Apoteoza pelerinajului o constituie audiența papei Pius al XII-lea la Vatican pe 13 noiembrie. Apoi pornesc spre aeroportul din Ciampino, de unde iau un avion spre Paris. Avionul, un DC-4 al companiei Curtiss-Reid Aircraft, decolează la 14.16. O oră mai târziu, aparatul de zbor se lovește din plin de Obiou în Isère, în zona de mare altitudine din La Salette. Nu sunt supraviețuitori. Echipele de salvare ajung la epavă a doua zi de dimineață și constată amploarea dramei. Cauzele accidentului sunt puse pe seama celor mai trăsnite teorii, unii vor vorbi chiar despre o deturnare a spionilor ruși însărcinați cu recuperarea documentelor confidențiale ale Vaticanului cu destinația Statele Unite, încredințate

pelerinilor.

21

Marile pompe funebre

Crocodilii nu merg la înmormântări, pentru că nu știu să plângă.

Francis Picabia

Orly, 8 noiembrie 1945 – Compania Air France sărbătorește cu mare pompă zborul transatlantic cu numărul două mii. Șampania, caviarul, homarul au luat locul obișnuitelor gustări.

Paris, 9 noiembrie 1949, biserica Saint-Augustin – În ajun, seara, cele unsprezece sicrie ale echipajului avionului F-BAZN au fost depuse în cripta bisericii Saint-Augustin. Familiile, apropiați, necunoscuți, oficiali din ministere și din companie s-au adunat la ora unsprezece pentru a aduce un ultim omagiu victimelor personalului avionului Constellation. În centrul navei, sub arcele metalice de care atârnă mari candelabre din fier forjat dispuse sub formă de floare, garda de onoare formată din colegi s-a aliniat de o parte și de alta a băncilor până la altar. În uniformă cu emblema cu căluțul-de-mare al Air France, supranumită „crevetele”, colegii de la companie sunt la loc de cinste. Saint-Augustin este un stigmat în inima capitalei, o varză uriașă și compozită de inspirație bizantină, un amestec de piatră albă și de arcade metalice, tot un nonsens precum Sacré-Cœur, o mare insultă la adresa comunarzilor. Înainte de începerea misei, sute de parizieni curioși înaintează la pas, ceremonios, până la sicrie, aflux care nu încetează decât la închiderea ușilor. În primele rânduri, familiile înlăcrimate, șiruri de văluri de crep și de costume de culoare închisă; câteva rânduri mai în spate, oficialii, și nu dintre cei mai neînsemnați, ci Max Hymans,

președintele-director general al Air France, reprezentanții ministerului, ai prefecturii din Seine, ai poliției, ai forțelor armate aeriene; într-un capăt, inspectorul Lévis-Mirepoix, luntrașul acestor suflete dispărute în Azore. După slujba de iertare a păcatelor oficiată de Monseniorul Leclerc, mulțimea se împrăștie în acordurile prelungi ale impunătoarei orgi din amvon. În fața parvisului, sicriele membrilor echipajului sunt urcate în dricuri și repartizate după locul de înmormântare: Jean de La Noüe, comandantul de bord, se întoarce în satul său din Côtes-du-Nord, Pléneuf-Val-André.

Sediul central al pompelor funebre, bulevardul Richard-Lenoir, numărul 66 – Pasagerii avionului Constellation le sunt înfățișați familiilor. Pe fiecare sicriu se află numele și documentele oficiale de recunoaștere. După o ultimă identificare a cadavrelor, urmează să plece spre cimitire, iar la scurt timp spre cavourile familiei, păstorii în Țara Bascilor, Amélie Ringler și René Hauth în Alsacia, Paul Genser în Haÿ-les-Roses, Jo Longman în Bagneux, Ginette Neveu în Père-Lachaise, iar șase alți necunoscuți sunt așezați laolaltă într-un mausoleu al pasagerului necunoscut, ridicat în cinstea acestor trupuri fără nume pe care, din pricina îndoielilor, posibilele țări de origine au refuzat să le repatrieze. Printre ei, poate, Remigio Hernandores, Hanna Abbott, Yaccob Raffo, Eghline Askhan, Mustafa Abdouni, James Zebiner, deveniți apatrizi ai estului parizian.

Cimitirul Saint-Laurent, bulevardul Sainte-Croix, nr. 805, Montréal, Canada – Rămășițele pământești ale lui Guy și ale lui Rachel Jasmin au ajuns la Montréal pe 7 noiembrie, iar două zile mai târziu comunitatea jurnaliștilor din Québec se reunește la biserica Sainte-Madeleine d’Outremont pentru a aduce un ultim omagiu redactorului-șef al ziarului *Canada* și mamei sale. Toate ziarele din țară, inclusiv *Time Magazine* din New York, și-

au trimis un reprezentant. Prietenul său, Arthur Prévost, citește în fața celor prezenți o carte poștală de la Guy trimisă în ajunul plecării.

10 noiembrie, Casablanca, biserica Notre-Dame-de-Lourdes – De două zile afluxul locuitorilor din Casablanca prin fața rămășițelor boxerului nu se mai termină. O fervoare dureroasă, umbra întoarcerii victorioase. Mulțimea șerpuiește pe aleile străjuite de copaci ale parcului Lyautey. Sub soarele strălucitor al toamnei marocane, chipuri copleșite, priviri mohorâte și pierdute așteaptă în speranța de a se reculege câteva clipe. Noaptea nu pune capăt procesiunii necunoscuților, jerbele și coroanele de flori se adună în jurul catafalcului împodobit cu un C de tipar și încadrat de corzi, ca un ring de box. Din când în când, gardienii scot aceste ofrande din cameră. Au deja zece registre pline cu semnături. Casablanca s-a oprit în loc, funeraliile vor dura atât cât va fi nevoie, durerea este copleșitoare.

La ora zece dimineața în data de 10 noiembrie în biserica Notre-Dame-de-Lourdes are loc ceremonia de înmormântare a campionului. Pentru a transporta mormanul de flori adunate a fost nevoie de aproape cincizeci de taxiuri. Cortegiul de automobile de pe Anfa capătă aspectul unei parade militare. Este o zi superbă, a fost decretată zi liberă. Șaptezeci de mii de persoane înconjoară lăcașul de cult. În biserică este prezentă familia regală a Marocului, doamna general Juin, domnul Francis Lacoste, ministru plenipotențiar, domnul Négrier, șef al cabinetului privat, președintele Federației franceze de box, domnul Grémaux, sosit chiar în dimineața aceea la ora patru. În primele rânduri, familia Cerdan, Marinette și cei trei copii ai ei, verii, unchii, prietenii. René Cerdan, nepotul, boxer începător și partener de *sparring* al lui Marcel în acea vară, stropește cu apă sfințită; de neconsolat, se prăbușește peste sicriu. Fostul lui impresar, Lucien Roupp, este și el prezent. După ceremonie,

cortegiul se animă până la cimitirul Ben M’Sik. Preotul rostește discursul funebru și groparii aruncă primele lopeți de pământ.

Întoarcere la sediul central al pompelor funebre, bulevardul Richard-Lenoir, nr. 66 – Ginette Neveu trebuia înmormântată pe 9 noiembrie la Père-Lachaise. Cadavrul fratelui ei, Jean, nu a fost găsit. În diviziunea 11, deasupra mormântului a fost sculptată o vioară în basorelief, având deasupra o stelă care împodobește un medalion de bronz, portretul din profil al violonistei, pe care stă scris:

AICI SE ODIHNEȘTE
GINETTE NEVEU
1919–1949

ÎN MEMORIA LUI JEAN NEVEU
FRATELE EI
1918–1949

AMÂNDOI VICTIME
ALE CATASTROFEI
AVIATICE DIN AZORE
DIN 28 OCTOMBRIE 1949

Totuși, înmormântarea nu are loc. La sediul pompelor funebre, Marie-Jeanne Ronze-Neveu refuză să recunoască rămășițele fiicei sale.

22

Din lumea întreagă

Învață să vinzi, să cumperi, să revinzi.
Blaise Cendrars,
Tu es plus belle que le ciel et la mer

Avionul este un lux. Singurii pasageri din clasa de jos, păstorii basci și Amélie Ringler din Mulhouse, muncitoarea din fabrica de textile, nu-și datorează prezența acolo decât, în cazul primilor, contractului din America și, în cazul celei de-a doua, nașei sale. „Avionul vedetelor” apare în pliantele companiei Air France; pasagerii sunt niște privilegiați, o elită. Este, totodată, un mijloc de transport al oamenilor grăbiți, al afaceriștilor. În seara zilei de 27 octombrie se îmbarcă de pe aeroportul Orly negustorii din Lumea Nouă, specializați în import-export. Un adevărat Turn Babei, lista reprodusă în titlurile de pe prima pagină a ziarelor lărgește și mai mult orizontul continentelor străbătute de pasageri. Un precipitat al lumii a cărui formulă chimică s-ar putea descompune astfel:

John Abbott, cincizeci și patru de ani, se întorcea din Siria alături de soția sa, Hanna, de treizeci și patru de ani, cu care se căsătorise înainte cu o lună, locuiau în Butte, în Montana.

Mustafa Abdouni, douăzeci și șapte de ani, fermier originar din Siria, mergea la soția sa, la Logan, unde avea să-și vadă pentru prima oară fiul de un an și nouă luni.

Eghline Askhan, treizeci și patru de ani, importator turc.

Joseph Aharony, patruzeci și cinci de ani, avocat israelian.

Edward Gehring, douăzeci și nouă de ani, manufacturier american.

Remigio Hernandores, patruzeci și nouă de ani,

industriaș cubanez.

Emery Komios, treizeci și doi de ani, avocat american.

Yaccob Raffo, douăzeci și trei de ani, șofer irakian.

Maud Ryan, născută Gibrat, cincizeci și trei de ani, se căsătorise cu un soldat american în 1919. Mersese să-și viziteze familia, în Franța. Locuia în Atlantic City.

Margarida Sales, născută Castel, treizeci și nouă de ani; soțul ei, Philippe Sales, de patruzeci de ani, exportator newyorkez.

Raoul Sibernagel, cincizeci și nouă de ani, președinte al Selsi Company din New York, o firmă care importa materiale optice, se întorcea dintr-o călătorie de afaceri de la Paris. Soția sa a așteptat până în ultimul moment, declarând presei în holul aeroportului din New York: „Dacă există supraviețuitori, soțul meu se află printre ei, el a avut mereu noroc!”

Irène Sivanich, cincizeci și șapte de ani, din Detroit, văduvă, imigrantă iugoslavă, își vizita mama.

Edward Supine, treizeci și nouă de ani, importator de dantelă din Brooklyn, se întorcea dintr-o vizită de la atelierele de producție din Calais.

James Zebiner, cincizeci și doi de ani, comerciant mexican.

23

Roșu pentru Ginette, verde pentru Amélie

Și dârz, de două ori trecui peste-Acheron:
Pe lira lui Orfeu ivind pe rând c-o mână
Însuspinări de sfântă și țipete de zână.[16]
Gérard de Nerval, *El Desdichado*

Cadavrul acestei tinere de la morgă cu fața arsă, în rochie verde, nu este al fiicei ei, n-are nicio îndoială. Unghiile acestea sunt prea lungi, cele ale lui Ginette sunt tăiate scurt, ca să n-o deranjeze când cântă. Se încearcă înduplecarea lui Marie-Jeanne Ronze-Neveu, i se servește chiar legenda cu părul și unghiile care continuă să crească după moarte. Atmosfera este apăsătoare, cu voce joasă, oficialii, siguri pe misiunea lor, pun incidentul pe seama refuzului acceptării. Nu este adevărat. Rochia aceasta nu este a fiicei sale, n-a văzut niciodată acest lănțișor cu simbolul egiptean din jurul gâtului, corpul firav și alungit al acestui cadavru nu seamănă nici pe departe cu umerii lați de care își amintește ea. Insistă, se înfurie și, în cele din urmă, cadavrul este transportat la Institutul medico-legal. După examinarea dentară, nu mai există nicio îndoială. Nu este Ginette Neveu. Talentata artistă este căutată în zadar printre anonimii plasați câteva ore mai târziu în mausoleul comemorativ din Père-Lachaise. Am în fața ochilor cele șase cadavre mutilate, o singură femeie și, lucru incontestabil, nu este Ginette. La drama dispariției se adaugă suferința provocată de acest mister. Soarta îi este potrivnică familiei Neveu, care descoperă că nu s-au

[16] Gérard de Nerval, *Poesii*, Editura Univers, București, 1979, trad. rom. de Leonid Dimov, p. 63.

întors din Azore rămășițele nici unuia dintre copii.

Este posibil să se fi strecurat o greșeală, se spune. Cumnatul lui Ginette, domnul Barret, conduce ancheta. Consultă registrele companiei, pentru a identifica femeile între douăzeci și treizeci de ani. Mai multe nume de pe listă corespund acestor criterii: Amélie Ringler, muncitoarea din Mulhouse, douăzeci și șapte de ani; Hanna Abbott, siriană, treizeci și patru de ani; Françoise Brandière, studentă la drept franco-cubaneză, douăzeci și unu de ani; Thérèse Etchepare, ciobăniță bască, douăzeci și unu de ani, Suzanne Roig, stewardesă, treizeci de ani. Având la dispoziție un indiciu, simbolul egiptean, ia legătura cu fiecare familie în parte. Pe 26 noiembrie reușește să dea de Xavier Ringler, tatăl lui Amélie. Este într-adevăr pandantivul fiicei lui și, copleșit de durere, omul anunță că fata a fost înmormântată pe 11 noiembrie în cimitirul Bantzenheim. După ce sună la prefectura din Fiaut-Rhin, Barret merge imediat în Mulhouse, la domiciliul familiei Ringler, aleea Marignan, numărul 24.1 se povestește despre ceremonie și este condus la mormânt. La ora opt dimineața, angajații de la pompele funebre dezgroapă sicriul de zinc și-l deschid cu ajutorul răngilor. Nu încape îndoială, rochia roșie cu mâneci bej este a cumnatei sale, Ginette. Un dric duce sicriul la Paris. Pe 29 noiembrie, lumea se adună în Père-Lachaise, diviziunea 11; la câteva morminte de Frédéric Chopin, Ginette Neveu și-a găsit în sfârșit liniștea. În același moment, Xavier Ringler merge la Paris să identifice cadavrul lui Amélie; câteva zile mai târziu, are loc o nouă înmormântare la Bantzenheim. Este săpată o nouă groapă, definitivă; cealaltă va rămâne goală, numai o cruce de lemn înfiptă în pământul răscolit mai vorbește despre blestemul rochiei roșii și al celei verzi.

24

Prozopopee

Sărutările scrise nu ajung la destinație, le beau fantomele pe drum.

Franz Kafka, *Scrisori către Milena*

Rezultatele anchetei nu au permis elucidarea dramei din Azore. Măruntaiele metalice ale carcasei nu au dezvăluit nimic din secretele avionului Constellation. Cum a ajuns avionul pe insula vecină Sáo Miguel și ce concurs de împrejurări l-a făcut să se lovească de flancul vârfului muntos? Ce diavol și-a vârât coada, așa încât atâtea erori să se suprapună și să ducă la un impact cu șanse nule sau aproape nule?

Acest *aproape* aflat în centrul tuturor preocupărilor, acest hazard ale cărui ramificații trebuie dezlegate pentru a-l extrage din fatalitate. Istoria aeronauticii este guvernată de două legi care concură în rândul opiniei publice la transformarea unei înlănțuiri de cauze raționale într-un semn magic al destinului: legea seriilor și legea lui Murphy. Prima este rodul ignorării evenimentelor fericite și al accentuării de către presă a seriei de drame. A doua lege este urmarea sa firească și susține absurda maximă că o succesiune de erori trasează predestinarea catastrofelor: „Dacă ceva poate să meargă prost, va merge prost”. Această constantă a celui mari rău dintre scenariile posibile guvernează regulile aeronauticii: dejucarea statisticii prin intermediul principiului precauției. În anul 1949, morții încă nu pot fi făcuți să vorbească. Strămoșul cutiilor negre, husenograful, aparatul de înregistrare fotografică și fără sunet inventat de François Hussenot, nu se impusese încă. Anchetatorii companiei Air France nu se pot baza decât pe comunicarea cu turnul de control și pe

resturile aparatului de zbor. Odată epuizate aceste piste, reconstituirea exactă a zborului ar putea duce la explicarea defecțiunilor. Avionul-fantomă, un Lockheed Constellation cu numărul de înregistrare F-BAZO, va reface traseul și va încerca să stabilească de dincolo de mormânt un dialog cu piciorongul din Azore. În termeni retorici, avionul care se pregătește să decoleze de pe Orly pe 7 decembrie 1949 este o prozopopee. Însă cartea aceasta, nu. Ficțiunea unui *eu* omniscient care îmbracă vesmintele victimelor, așa cum te strecori în costumele unui mic teatru de epocă, nu există. Descrierea zborului, înlănțuirea personajelor într-un singur tot, reprezentat de avion, este singurul punct de vedere, singurul efect oratoric, și să sperăm că nu mai ascunde niciun altul. Echipajul avionului-fantomă a fost desemnat printr-o decizie ministerială publicată în Monitorul Oficial pe 9 noiembrie 1949. Aici îi regăsim pe inspectorul aviației civile și comerciale Lévis-Mirepoix și pe Fournier, inginerul-șef al Air France. Printre membrii echipei, se află șeful Departamentului anchetare a accidentelor și siguranță al companiei, Maurice Bellonte; Jean Dabry, un pilot de talia comandantului de bord Jean de La Noüe, va pilota avionul; va exista, de asemenea, personal navigant și un inginer de la Météo France. Alături de ei se află și reprezentanți ai constructorului Lockheed Aircraft, preocupați de soarta acestui model. Avionul-martor decolează la ora 16 de pe pista din Orly.

Dacă le comparăm greutatea, F-BAZO și F-BAZN sunt din aceeași categorie – mijlocie. În dreapta mea, F-BAZO, 28.415 de kilograme, a obținut certificatul de navigabilitate pe 27 februarie 1948 și a intrat în activitate în data de 21 martie, făcând legătura între Paris și Saigon via Cairo, Karachi și Calcutta în șaizeci și șapte de ore. Făcea parte din flota avioanelor de cursă lungă din colonii; cinci ani mai târziu Indochina își va obține independența. În stânga mea, F-BAZN, 27.835 de kilograme, a obținut certificatul de navigabilitate pe 26 februarie 1947, avariat

pe data de 6 aprilie 1949 în timpul unei aterizări cu peripeții pe pista din Orly, vârf stânga aripă degivror, aripă avariată pe o distanță de doi metri, panou spate al extradosului stânga îndoit pe o suprafață de douăzeci de centimetri și distrus pe o suprafață de trei în dreapta nervurii marginii și a articulației eleronului. Judecând după aceste detalii, cele două avioane sunt identice, F-BAZO își joacă perfect rolul de partener de *sparring* și se pregătește să efectueze pe linia sudică a Americilor un *shadow boxing,* sau mai degrabă *flying*[17], ideal pentru raportul comisiei de anchetă. Traseul fantomatic va face o buclă în diagonala trasată pe 27 octombrie, adăugând la planul de zbor două escale, prima la Madrid, pentru a-i lua pe reprezentanții armatei aviatice spaniole, și a doua la Lisabona, de unde se vor îmbarca directorul aviației civile portugheze și angajatul liniilor aeriene.

Să le smulgi mărturii morților, să faci spiritism și să invoci spiritele ca să-ți depene o ultimă amintire, o voce rechemată de pe lumea cealaltă. Suferința supraviețuitorilor, sfâșiați de această pierdere, pustiul unei crize transformate în oroare. O armată de oameni de neconsolat care imploră un semn în fața mormintelor surde la rugămințile lor, treziți în miez de noapte de chemarea care nu este altceva decât absența ce le chinuie prezența. Édith Piaf îmbrățișează lumea celor morți și este convinsă că îl va regăsi pe boxer. „Am certitudinea că Marcel trăiește și mă așteaptă”, spune ea. Accidentul aviatic a devenit o obsesie, semnul rău al destinului său: „Iubeam pentru prima oară și, iată, mi-a fost luat totul. Sunt distrusă. Inima mi-a fost smulsă, strivită. As vrea să mor, dar mi-e teamă că n-am să-l regăsesc dacă mă sinucid”, îi scrie ea prietenului ei, actorul Robert Dalban. Spaima de a dispărea fără să-l găsească. La începutul lui decembrie, primește un telefon de la Marie-Jeanne Ronze-

[17] Zbor (în lb. engleză, în orig.).

Neveu. O conversație lungă pe care Édith o prelungește cât poate, în sfârșit o soră întru suferință o poate înțelege, o ascultă. Mama lui Ginette îi povestește că a reușit să vorbească cu fiica ei, într-o seară, târziu, că s-a bucurat enorm și că era liniștită că o știa în pace. Este un cuvânt pe care Édith îl așteaptă cu speranță și gelozie, de ce nu reușește și ea să-l găsească pe Marcel? Devine bigotă, colindă bisericile, cumpără un rozariu, merge la o sinagogă, apelează la vrăjitori, clarvăzătoare, șarlatani de toate soiurile. Apoi, la un anticar american, descoperă un gheridon, obiectul atât de râvnit, calea spre lumea de dincolo. Michel Emer, prieten și compozitor al cântecului *L'Accordéoniste,* îi vorbește despre ședințele de spiritism ale lui Victor Hugo de la Guernsey. Invocările nocturne de la Hauteville House, masa rotitoare devenită o punte de legătură cu fiica sa dispărută, Léopoldine. Un gheridon cu trei picioare care dictează până la patru mii de cuvinte. Și spiritele dau năvală în salonul poetului, Chateaubriand, Dante, Eschil, Rousseau, Machiavelli, André Chénier, care a venit să sfârșească un sonet neterminat, Shakespeare, care dictează o nouă dramă, *La Forêt mouillée.* Masa, sau „gura de umbră" după cum o numește Victor Hugo, îi ordona să-și continue opera, „romanul este pentru ziua de mâine", i-a telegrafiat ea în limbajul ei de lemn. Édith speră să-l audă pe Marcel că o iartă, se știe vinovată, ea i-a cerut-o, a insistat să schimbe biletul, să sosească cu zborul din 27 octombrie. Se gândește că i-a luat viața dintr-un capriciu. Și ei îi era frică de avioane, iar prietenilor care, încercând s-o liniștească, îi spuneau când trebuia să ia avionul că nu-i sosise clipa, le răspundea printr-o vorbă de duh: „Dar dacă i-a sosit clipa pilotului?" De ce, își spune ea, a uitat de această frică, mânată de nerăbdare și egoism? După numeroase ședințe în care face să se rotească gheridonul, Marcel se întoarce. Îi vorbește, o liniștește o vreme. Regăsirea este de scurtă durată, gheridonul magic se abate de la prima încercare de căutare și-i reproșează zgârcenia. Mica piesă de mobilier

devine consilier financiar, în principal în avantajul confidentei Momone. Intermediarul devine șantajist, Édith nu are încredere și renunță. Nu va mai face niciodată morții să vorbească.

Există o legendă care face legătura între *Imnul dragostei* și moartea lui Marcel Cerdan. Nimic mai fals, cântecul a fost scris în primăvara lui 1949 și i-a fost dedicat, la început, lui Yvette Giraud, o tânără cântăreață pe care Édith o luase sub aripa ei. În 1959, *Frumoasa poveste de dragoste* va fi imnul său pentru Cerdan: *Vocea ta o aud, | Ochii tăi îi văd, | Mâna ta o aștept, | Sunt doar a ta.*

Cu patru ani înainte de moartea sa, în autobiografia *Au bal de la chance,* Piaf scrie: „Aș fi mers mii de kilometri s-o ascult pe marea Ginette Neveu”.

25

Dernières nouvelles d'Alsace

Știi unde mă vor trimite? În fața liniei Maginot: acolo garantat dai ortul popii[18].

Jean-Paul Sartre, *Vârsta înțelepciunii*

René Hauth renunțase de bunăvoie la postul de secretar general al ziarului *Dernières nouvelles d'Alsace.* Încorporat de statul-major al armatei franceze, în ianuarie 1940 intra în serviciul de contraspionaj al frontierei luxemburgheze. La Longeville-lès-Metz fusese deschis biroul BREM, Biroul regional de studii militare din Metz. Compania staționată în avanposturile liniei Maginot supraveghea spionajul german de partea cealaltă a graniței. Nopți întregi în care făcea cu schimbul cu ajutorul său Auguste Clément și încercau să surprindă transmisiunile codificate, redactau rapoarte după rapoarte și comparau informațiile contradictorii pentru a ghici data, ora și locul invaziei și pentru a se pregăti de un atac-surpriză. La începutul lui aprilie, participa în colaborare cu guvernul luxemburghez la instalarea unui dispozitiv de alertă, care, în caz de atac, avea să suplinească rețeaua telefonică existentă. Un amplu sistem de emițătoare și receptoare pe unde scurte dispus de-a lungul frontierei cu Luxemburgul. René crezuse că Primul Război Mondial avea să fie și ultimul, era militant pacifist și ziarist la *Progrès civique*, îi critica pe profitorii de pe urma războiului și susținea întărirea Societății Națiunilor. Se definea drept radical-socialist și lupta, după cum reieșea și

[18] Jean-Paul Sartre, *Căile libertății. Vârsta înțelepciunii,* Editura Rao, București, 1999, trad. rom. de Sanda Oprescu, p. 145.

din sloganul săptămânalului, să creeze un „ziar onest pentru oamenii onești”. De acum, iluzia unei păci mondiale instaurate prin dialog și conciliere părea a fi la mii de leghe de această afacere sortită eșecului. Se temea să nu se ajungă iar în tranșee și nu credea câtuși de puțin în sistemul de apărare al generalilor, în mitul insurmontabilei linii Maginot, poveste numai bună pentru soldații proști, își spunea acest om care asculta preparativele Wehrmachtului. Atacul avea să fie de proporții și nu avea să semene câtuși de puțin cu șirurile de baionete așezate față în față pe Chemin des Dames[19], tancurile aveau să strivească slaba rezistență și să impună legea ataculuifulger.

La 4.30 în data de 10 mai 1940, armata germană trece granița luxemburgheză și, după cum se anticipase, dispozitivul de alertare atenuează neutralizarea rețelei telefonice. Aflat la locul faptei, René urmărește înaintarea trupelor beligerante și replierea cazărmilor aliaților. După-amiază, în locul ripostei, se organizează strămutarea unei părți din locuitori și transferul guvernului vecin și al familiei regale. Însoțit de locotenentul Doudot, coordonează înlăturarea obstacolelor care blochează drumul între Rodange și Longwy, pentru a face posibil exodul populației. După aceea, îi este încredințată o misiune de maximă importanță – să vegheze la siguranța și deplasarea Marii Ducese a Luxemburgului, Charlotte. Misiune secretă. Fuga în sens invers din Varennes era văzută drept o mare faptă de vitejie, contrarevoluție a demnitarilor cărora le trecuse vremea, care, în numai douăzeci și patru de ore, își făceau bagajele și o ștergeau englezește. Se dăduse ordinul de a conduce convoiul până la Longwy-Haut, unde căpitanul Archen avea să-l înlocuiască și să conducă familia regală în Dordogne la castelul Montastruc.

---

[19] Locul mai multor bătălii sângeroase din timpul Primului Război Mondial.

Începea războiul și René s-a oferit voluntar pentru o misiune în Balcani. Nu știm nimic despre această călătorie, și, cum îi șade bine unui spion, i-a cerut soției sale, Marguerite, să ardă arhivele de dinaintea plecării sale. Pe 17 iunie, armistițiul armatei franceze marca finalul misiunii sale de agent dublu. La începutul lui iulie, le dădea întâlnire soției și fratelui său la Lyon și-i anunța că pleacă în Statele Unite, unde va încerca să intre în Forțele Franceze Libere. Familia sa avea să rămână în Alsacia, în grija fratelui. Timp de cinci ani, a încercat prin toate mijloacele să intre în serviciile de informații ale aliaților: originea sa alsaciană era o piedică în calea încorporării. Atunci a dus o viață dublă, a insistat pe lângă autorități, s-a instalat, și-a cumpărat o casă și în cele din urmă a reușit să colaboreze cu serviciile de spionaj americane în spargerea de coduri, traducere, bruiaj, sarcini mărunte, departe de secretele Enigmei.

Pe 8 mai 1945, la terminarea războiului, René lua primul pachebot spre Franța. Nu avea decât un singur gând, să-și convingă soția să emigreze în Statele Unite și să găsească un post de corespondent la *Combat* sau *L'Aurore.* Discuția a evoluat în altă direcție, nici nu se punea problema, îl aștepta de cinci ani să se întoarcă, avea să uite imediat de America și să-și reia locul de secretar general al *Dernières nouvelles d'Alsace,* pe strada Nuée-Bleue, numărul 17. În octombrie 1949, resemnându-se cu viața în Alsacia, decide să vândă casa din New York. Pentru a pune la punct ultimele formalități, trebuie să meargă din nou acolo. În data de 27 octombrie, cu zborul F-BAZN al Air France, René Hauth pune capăt visului său american.

În noiembrie, un angajat al Air France telefonează la casa familiei Fiauth. Răspunde văduva lui René, i se explică situația: cadavrul soțului ei nu a putut fi identificat, dorește ca acesta să fie înhumat într-un cavou comun din Père-Lachaise, sau să-i fie repatriat un sicriu gol? Cumnatul său ascultă conversația, nu se pune problema ca

René să fie unul dintre acei morți fără mormânt. Vărul său René Fontaine, profesor de medicină, îi asigură că îl poate identifica el și propune să meargă la morga de pe bulevardul Richard-Lenoir însoțit de dentistul defunctului. Cadavrul este recunoscut în numai câteva minute – nu a fost nimic complicat, scotocind prin buzunarele unuia dintre cadavrele anonime, găsesc pașaportul lui René. Nu avea verighetă. Oare fusese prădat de jefuitorii din munți? Circulau povești abominabile, lumea povestea, uluită, că unora chiar le tăiaseră degetele. La întoarcere, Marguerite îi liniștește, René juca golf deseori, iar verigheta îl deranja, căzuseră de acord ca ea să le poarte pe amândouă.

26

Simfonia pentru un singur avion

Mașina creează astăzi un număr așa de mare de zgomote diferite, încât sunetul pur, prin micimea și monotonia sa, nu mai trezește nicio emoție.
Luigi Russolo, *Arta zgomotului*

Pe 5 octombrie 1949, prima operă a lui Pierre Schaeffer, *Cinci studii asupra zgomotului,* este retransmisă pe RTF. Un „concert de zgomote" format din cinci părți: *Deconcertantă* sau *Studiul turnichetelor, Impusă* sau *Studiul căilor ferate*; *Concertantă* sau *Studiul pentru orchestră; Compusă* sau *Studiul pianului-, Patetică* sau *Studiul cratițelor*. Alături de Pierre Henry, Schaeffer fondează Grupul de cercetare a muzicii concrete (GRMC) și înregistrează împreună *Simfonia pentru un singur om;* două părți ale creației se numesc „Prozopopee". Cercetările lor se concentrează pe îmbinarea zgomotelor, compunerea de elemente concrete extrase din realitate, care, puse cap la cap, formează un sunet continuu, o muzică. În decembrie 1949, chiar în momentul în care avionul F-BAZO mimează pe cer zborul dramatic al avionului F-BAZN pentru a încerca să descopere cauza prăbușirii, Pierre Schaeffer numește această artă a zgomotelor în revista *Polyphonic,* „muzică concretă". În acest manifest al sunetelor animate, scrie: „Acest parti-pris al compoziției cu elemente alese din realitatea sonoră experimentală îl numesc, prin construcție, Muzică Concretă, pentru a marca cu precizie raportul de dependență sub imperiul căruia ne găsim nu numai în privința abstracțiilor sonore preconcepute, ci și a fragmentelor sonore care există concret și sunt considerate obiecte sonore definite și întregi". Veți spune:

ce legătură are povestea noastră cu avionul pierdut în Azore și cu reconstituirea planului de zbor întreprinsă de serviciul de anchetare al Air France? Vă voi răspunde: nu prea mare, de fapt, doar o anume înrudire, și întotdeauna, mintea de pe urmă și spiritul corespondențelor stranii, sincronia anumitor date. Urmând exemplul *Studiului căilor ferate* al lui Pierre Schaeffer – înregistrarea locomotivelor cu aburi –, acest tronson reconstituit de F-BAZO în noaptea de 7 spre 8 decembrie 1949 s-ar fi putut intitula *Studiul planurilor de zbor.* Acești inspectori ai aviației franceze îmbarcați în tubul cromat al avionului Constellation caută sunete discordante, continue, absente, urmăresc precum compozitorii zgomotul și imperfecțiunile sale, sunt tehnicieni radiofonici. Aveți îndoieli, comparația vi se pare exagerată, totuși acești oameni au misiunea de a ciuli urechile, ghemuiți într-o carlingă deasupra Atlanticului, la dispozitivele de ghidaj radioelectric înșirate, precum pietricelele lui Tom Degețel, dispuse în balize de-a lungul liniei sudice a Americilor. Pentru a înțelege această muzică aeronautică, trebuie să-i cunoști solfegiul. Zborul comisiei de anchetă ne va furniza un frumos exercițiu de game. Principala sa misiune e să verifice, refăcând cu minuțiozitate tragica rută din 27 octombrie, buna funcționare a balizelor de navigație și a radiofarurilor de-a lungul întregii diagonale ce separă Orly de Santa Maria. Radiofarul, după cum indică și numele său, le oferă vapoarelor și avioanelor coordonatele exacte la sol, printr-un ghidaj radioelectric numit, nu lipsit de poezie, „rută sonoră”. Să vedem cum funcționează: aceste radiofaruri permit trasarea pe cer a două rute perpendiculare care se unesc la unghiul drept în cruce; semnalul se găsește pe verticala amplasării balizei.

+

Drumurile astfel trasate virtual pe cer sunt formate dintr-un plan vertical sonor legat la distanță de balizele emițătoare de la sol. Bătaia optimă depinde de condițiile meteorologice – pe vreme de furtună, evident, semnalul

este mai slab. Cum se transpune concret în interiorul avionului această hartă sonoră? Este destul de simplu, dacă aparatul deviază la dreapta rutei astfel trasate, tehnicianul radio va percepe o serie de sunete lungi numite „linii”; dacă deviază la stânga, va auzi o serie de sunete scurte, de data aceasta numite „puncte”; și, bineînțeles, când pilotul rămâne cuminte pe linia balizată de emițătoarele de la sol, liniile și punctele se contopesc într-un singur sunet continuu. În cazul zborului F-BAZN, faptul că s-a izbit de muntele Redondo dovedește o deviere importantă. De ce au deviat astfel la nordul arhipelagului și de ce nu au fost preveniți asupra erorii de către turnul de control din Santa Maria în timpul procedurilor de aterizare, cu câteva minute înainte de impact? Asta vor căuta să înțeleagă inspectorii aviației civile cu prilejul acestei simulări.

După escala de la Madrid și cea de la Lisabona, Jean Dabry, pilotul avionului Constellation F-BAZO, se îndreaptă spre arhipelag și, la intersecția Azorelor, va reface ruta funestă a predecesorului său.

27

Cea de-a patruzeci și noua victimă a avionului Constellation

Orice pierdere, dispariția unui cântăreț sau artist îndrăgit, se transformă automat în doliu național.[20]

Stefan Zweig, *Lumea de ieri*

Prima oară când Margarête Froehmel a ascultat-o pe Ginette Neveu, cu ocazia concursului internațional de la Viena din 1931, a avut o revelație. Fusese emoționată până la lacrimi de această fetiță de doisprezece ani, a cărei interpretare a *Ciacconei* de Bach nu era cu nimic mai prejos decât interpretările celorlalți concurenți, majoritatea, adulți. După aceea, nu ratase niciuna dintre trecerile talentatei artiste prin Austria și decupa metodic din cotidiene articolele despre ea. Într-un caiet mare, se regăseau ecourile premiului Wieniawski din martie 1935, concertele din Germania, turneul sovietic și cel american. Apărea și o fotografie a lui Ginette încadrată de un chenar pe coperta din piele a acestei cărți, legate la fel de minunat ca operele de care avea grijă din biblioteca municipală din districtul IX din Viena. Era directoare. Soțul îi murise pe frontul rusesc, înrolat în rândurile Wehrmachtului, la doi ani după Anschluss. Biblioteca fusese parțial distrusă în timpul asedierii Vienei, în aprilie 1945. Intrarea Armatei Roșii din 13 aprilie însemna finalul ocupației naziste. Capitala nu mai era decât un câmp de dărâmături și, timp de trei zile, spectacolul desfășurării de forte a soldaților ruși o traumatizase.

[20] Stefan Zweig, *Lumea de ieri,* Editura Humanitas, București, 2012, trad. rom. de Ion Nastasia.

Filarmonica din Viena fusese lovită din plin de război. Încă din 1935, un antisemitism discret infesta chiar și creațiile artistice. Cu trei zile înainte de premiera *Femeii tăcute,* de Richard Strauss, numele lui Ștefan Zweig, autorul libretului, dispărea de pe afișe. În 1938, Wilhelm Jerger, membru SS, fusese numit în fruntea Filarmonicii. Politica de nazificare a orchestrei îi decimase rândurile, violonistul Clemens Hellsberg și șase muzicieni evrei fuseseră asasinați, iar alți zece deportați în lagărele morții.

Margarête păstra cu sfințenie înregistrările EMI ale lui Ginette Neveu, concertele lui Brahms și ale lui Sibelius, *Sonata* lui Debussy, *Tzigane* de Ravel, *Patru piese* de Suk, și *Poemul* op. 25 de Chausson. Discurile de vinii se învârteau fără oprire pe fonograf, până ce se lua patina celor 78 de rotații. Această fascinație aducea a obsesie. Aflând de venirea lui Ginette Neveu pentru o serie de concerte, se grăbea să meargă la Filarmonică pentru a se asigura că obține un loc la toate reprezentațiile. Șapte seri în care era purtată de Stradivariusul violonistei și șansa la finalul ultimului recital de a o întâlni, de a-i vorbi. Credea că se născuse o prietenie, Ginette îi dăduse adresa ei de la Paris, puteau coresponda.

În seara de 31 octombrie 1949 Margarête citește cotidianul *Die Presse.* Ajunge la pagina patru, la articolul dedicat dramei care a avut loc în îndepărtatele Azore. Ia fotografia lui Ginette Neveu, decupează pagina din ziar și scrie jos cu creionul: *„Ich bin verzweifelt…”* („Sunt disperată…”) Se duce la bucătărie, ia țeava aragazului, o bagă în gură și deschide butonul. Este găsită pe 1 noiembrie, întinsă pe jos, cu fotografia și articolul în mână. Presa din lumea întreagă preia știrea. La numărătoare se adaugă și cea care de acum înainte va fi supranumită „a patruzeci și noua victimă a avionului Constellation”.

28

Aurora boreală

Nu zăbovi asupra rutinei urmărilor.
René Char, *Feuilles d'Hypnos*

În largul Lisabonei, echipajul aparatului F-BAZO începe raportul detaliat la radiocompasul manual. Va fi consemnat totul – recepția radiofarurilor din zonă, interferența emițătoarelor terestre din Portugalia, schimburile cu turnul de control din Azore. La finalul acestei anchete trebuie să reiasă motivele devierii aparatului Constellation F-BAZN, la aproape nouăzeci de kilometri de punctul normal. Analiza rămășițelor avionului a exclus deja o eroare a constructorului. Reconstituirea vizează analizarea singurelor piste plauzibile în acest moment, condițiile apropierii de arhipelag. Cum nu există o cutie neagră, erorile de pilotaj nu pot fi verificate. Astfel, este esențial ca experții să analizeze până la cel mai mic detaliu ce s-a întâmplat între Lisabona și Santa Maria.

Pe mare, la câteva sute de kilometri de Portugalia, un prim incident, minor, atrage atenția comisiei de anchetă. Avionul nu poate recepționa semnalul BB7 de pe aeroportul Santa Anna. Există un bruiaj între două semnale: radiofarul din Azore, pe care nu reușesc să-l recepționeze, și semnalul din Sevilla, din Spania, aflat totuși la sute de kilometri, pe care îl recepționează perfect, fără cea mai mică problemă. Detaliul este important; în această etapă a traseului, ar fi trebuit să se producă contrariul și semnalul aflat departe de uscat să slăbească în intensitate pe măsura înaintării. Această problemă persistă pe toată durata zborului, la 21.53 Sevilla este recepționată perfect, semnalul se va pierde ușor doar la 22.22. Suprapunerea undelor perturbă orientarea exactă a

zborului cu mai multe zeci de kilometri spre nord, ca în cazul zborului tragic din 27 octombrie. Când unda *beacon*-ului[21] din Sáo Miguel este în sfârșit recepționată destul de slab, cu o oră și jumătate înainte de aterizare, dispare apoi de pe radare preț de aproape șapte minute, chiar în momentul în care inspectorii Air France survolează vârful Algarvia, locul accidentului… Posibilitatea de a greși a radiofarurilor, asociată cu interferența emițătorului din Sevilla, pare să fie pista principală. Totuși, misterul rămâne, ultimele cuvinte ale pilotului sunt: *„I have the field in sight*!*”* Ce câmp are în raza vizuală? Cum poate, cu câteva secunde înainte de impact, să vadă ceva ce ar putea semăna cu o pistă de aterizare cu balize luminoase?

Spre deosebire de condițiile meteorologice de pe insula Santa Maria, cele din seara zilei de 27 octombrie de pe insula Sáo Miguel erau deosebit de nefavorabile. Să nu uităm uimirea piloților la apropierea de arhipelag, nedumeriți că nu găseau cerul senin așa cum li-l descrisese turnul de control din Santa Maria cu doar câteva minute mai devreme. După ce a străbătut stratul gros de nori, pilotul, care se angajase în aterizare, ar fi putut fi indus în eroare de refracția luminilor din satul Povoaçáo de la poalele muntelui, care fusese electrificat de curând. Iluminatul din vecinătate trebuie să fi fost ca o aurora boreală. Pe vreme rea, pilotul indus în eroare de vizibilitatea redusă trebuie să fi luat aceste aureole de lumină răspândite pe vârful muntelui drept o pistă de aterizare. Hazardul s-a întrecut pe sine, așa încât altitudinea aparatului a corespuns cu cea a vârfului – la câteva zeci de metri, Constellation ar fi atins ușor vârful muntos. „Dumnezeu nu aruncă cu zarul”, spune o zicală; în noaptea de 27 spre 28 octombrie, F-BAZN a jucat Yahtzee.

Pe 26 iulie 1950, comisia de anchetă înaintează raportul Ministerului Transporturilor, cu următoarele concluzii:

[21] Baliză (în lb. engleză, în orig.).

Fără a putea respinge categoric posibilitatea unei erori de interpretare, comisia este de părere că navigarea inexactă a aparatului BAZN este urmarea unei erori bruște, care a apărut la finalul traseului, pe care echipajul nu a sesizat-o, în privința anumitor elemente din recepția radiogoniometrică, a propagării radioelectrice anormale sau a funcționării defectuoase. Această cauză a coincis cu încrederea excesivă datorată bunelor condiții atmosferice din zona de sosire, condiții care l-au determinat pe comandantul de bord să nu mai verifice coordonatele radio, cum ar fi procedat în condiții atmosferice nefavorabile. De aici a rezultat confuzia vizuală în condiții de noapte.

F-BAZO și-a îndeplinit misiunea și efectuează curse Paris-Saigon pentru compania Air France. Hazardul datelor intervine din nou, iar în 1971 va fi vândut domeniului Macon și distrus într-o zi de… 27 octombrie.

29

Hennessy contra Air France

Pentru noi, înainte de accident, exista viață, viață autentică, care ne-ar fi putut părea urâtă, însă nimic din ceea ce a urmat după accident nu mai seamănă câtuși de puțin cu ce-a fost.

Russell Banks, *Dulcea lume de după*

Pe când te plimbi pe malurile râului Hudson, toamna, frunzele moarte fără să fie alunecoase, cu petice roșietice și oranj, se așternca un covor; soarele iernatic se reflectă strălucitor, fine crestături la întoarcerea privirii, cu capul plecat, cu mâinile în buzunarele unui palton gros, cu cureaua prinsă în talie și un copac golaș plantat pe promenadă; primăvara, ramele înaintează alternativ de-a lungul liniilor de fugă; gazonul este asaltat, malurile râului formează porturi de agrement și, în căldura copleșitoare a verii americane, copiii se aruncă în apă luându-se la întrecere sub privirile celor din jur. În fiecare duminică, Simone Hennessy și-a făcut obiceiul de a pleca singură la o plimbare pe cărări bătute de la Livingston Manor până la Waterfront Park, liniștita luncă săpată deasupra râului Hudson. O evadare de două ore, două ore pe care le negociase, lăsându-și cele două fiice, pe Eileen și pe Bridget, cu tatăl lor, pentru a pleca în mica ei plimbare, după cum îi plăcea ei să spună. La capătul drumului, gara în care ritualul zilnic al gulerelor albe grăbite – care plecau cu ziarul la subraț din suburbia rezidențială, femeile și copiii, în direcția New York, lucrătorii de birou și secretarele – lăsa locul deșertului urban, acolo se așeza pe aceeași bancă în fața peronului. Mâzgălea într-un carnet,

mereu în franceză, nu liste de sarcini, ci câteva gânduri rătăcite, haikuuri de sezon, jurnalul pe care nu și-l recitea niciodată, condamnată la prezentul adevărului general. Se mutaseră în America acum doisprezece ani, lăsând în urmă bătrâna Europă, familiile Hennessy și Broche, două frumoase familii care realizau o frumoasă uniune. Patrick își deschisese un birou de arhitectură în Manhattan și, după ce înainte de război locuiseră în Washington Square, plecaseră de acolo la nașterea fiicei mai mari, Bridget, în Dobbs Ferty, în comitatul Westchester, o suburbie cât se poate de respectabilă aflată la o oră cu trenul de centrul de afaceri. Orașul, leagăn al revoluției americane, campamentul lui George Washington, era de-acum pe gustul bancherilor și al celor din domeniul publicitar. La terminarea războiului, Patrick se lansase în profitabile tranzacții imobiliare, cumpăra pe bandă rulantă vechile case neogotice ale aristocraților pe care le transforma în apartamente de lux; ultima sa lovitură era achiziția de pe Beacon Hill Drive, nr. 155, a unei somptuoase *mansion*[22] de la finele secolului al XIX-lea, coborâtă parcă din *Splendoarea Ambersonilor,* de Orson Welles, și în care ți-ai fi putut imagina cu ușurință un interior cu scări întretăiate, cufundate într-un întuneric în care se deslușea fața lui George Minafer[23]. Păstra măreția exterioară, împărțea interiorul și boteza totul „Castle Apartments”.

Cuplul întâmpina dificultăți. Aveau doi copii, și lui Simone îi era dor de Franța, visa să se întoarcă acolo cândva și mergea din ce în ce mai des, o lună în august 1946 cu Bridget și Eileen, apoi trei săptămâni de Crăciun în 1947. Nu se putea obișnui cu mohorâta viață a mamelor din suburbii. Armate întregi de nevrozate, adultere și bigote prizoniere ale unui ideal. Prieteniile care nu sunt prietenii, discuțiile goale de sens, falsa convivialitate, plictisul care te înhață și nu-ți mai dă drumul, obiceiurile

[22] Vilă (în orig., în lb. engleză).
[23] Personaj din filmul *Splendoarea Ambersonilor.*

grosolane și plăcerea de a trăi amânată pentru mai târziu. În ianuarie 1949, cuplul se despărțea. În octombrie, ea merge la Paris pentru a rezolva chestiunea succesiunii tatălui ei, cele două fiice rămân la Dobbs Ferry, se ocupă de ele bona, Eileen Sheridan. Simone pregătește întoarcerea lor în Franța, închiriază un apartament în arondismentul VI și pleacă să-și ia fiicele pe 27 octombrie cu zborul companiei Air France.

Patrick Hennessy află despre moartea lui Simone pe 28 octombrie, nu mai încape îndoială, nu există niciun supraviețuitor. Își copleșește fiicele cu atenții, nu știe cum să le consoleze, nu a știut niciodată, le strânge în brațe și le șterge atât cât poate șuvoiul de lacrimi. Opt și zece ani. Fetele adorm istovite, uluite. Pe 29 octombrie, ia primul zbor spre Paris ca să aștepte sosirea cadavrului fostei sale soții, va merge s-o recunoască la morgă, să vegheze la desfășurarea formalităților. Fetele îi sunt încredințate bonei, ele i se vor alătura într-o săptămână. În decembrie, se lansează într-o bătălie judiciară care va dura aproape cinci ani. Dă în judecată compania Air France, cere douăzeci și cinci de milioane de franci (șaptezeci și unu de mii de dolari) drept compensație, în loc de cele două milioane două sute de mii de franci (șase mii trei sute de dolari) stabiliți prin convenții internaționale. Fiind divorțat, spune că se luptă pentru fiicele lui. Avocatul său, Marcel Heraud, dă vina pe pilot și pe absența controlului riguros al echipamentelor de navigație. Judecătorii îi dau dreptate în două rânduri companiei Air France, și în data de 3 februarie 1954, Patrick Hennessy renunță la demersuri. Afacerea devine un caz de manual – „Hennessy contra Air France”.

30

PN și AM

Sunt lamentații difuze, litanii, murmure pe care, dacă ești sceptic sau cu gândul aiurea, le-ai putea lua cu ușurință drept freamătul mării sau țipătul vulturilor. Multe sunt sufletele naufragiaților.

Antonio Tabucchi,
Femeia din Porto Pim

Trebuia mers pe această insulă. Trebuia urmat cortegiul, în sens invers, spre vârful piscului, în căutarea resturilor epavei, fără îndoială ascunse sub straturi groase de ferigi.

În dimineața zilei de 28 octombrie, un vapor al companiei Atlanticoline face legătura între Vila de Porto și portul Ponta Delgada. Cu șaizeci și patru de ani înainte, când soarele se ridica deasupra arhipelagului, navetele scrutau încă oceanul în căutarea resturilor aparatului, iar avioanele de cercetare survolau zona.

Pe ponton, ai impresia că participi la un pelerinaj mimetic, grotesc fără îndoială, spre care te împinge grija maniacală pentru sincronism, până la a face să coincidă programul cu datele expediției. La ora 12, la apropierea de Ponta Delgada, mă alătur primei expediții aviatice. Nu mă așteaptă nimeni, doar un autobuz care parcurge coasta insulei São Miguel și care, bifurcându-se la munte, se îndreaptă spre satul Povoa9âo. Aici am închiriat o cameră într-un *bed and breakfast* cu vedere la ocean. A doua zi la prânz, voi merge în Algarvia și voi întreprinde împreună cu expediția lui Lévis-Mirepoix ascensiunea muntelui Redondo, pe o ploaie fină, un fel de burniță, precum împroșcarea unui pulverizator. După ore întregi de mers prin pădure, în care am luat-o pe potecile marcate, apare creasta muntelui și doar după ce ocolim, la capătul unui

drum abrupt, apare jos bine-cunoscuta umbră a mamelonului muntelui Redondo, unde se odihnesc, acoperite de lucrătura timpului și de ierburile abundente, ultimele rămășițe ale avionului Constellation. Singurul indiciu este o stelă ridicată de locuitorii satului drept omagiu adus celor patruzeci și opt de victime ale avionului F-BAZN, mausoleu numit *alminhas,* „sufletele”. Cu o cruce de granit ieșită în afară pe soclu, un text scris cu albastru pe plăcuțe de faianță mozaic marchează locul:

Local onde caiu no dia
27 de outubro de 1949
um aviào da Air France
tendo morrido toda
a sua tripulaçào
e os passageiros.
Dai-Lhes Senhor
o eterno descanso…

Locul în care s-a prăbușit
pe 27 octombrie 1949
un avion Air France,
în care au pierit tot echipajul
și pasagerii.
Odihnească-se în pace…

Sunt două perechi de inițiale pe monument, PN și AM, „Tatăl nostru” și „Ave Maria”. Am căutat prin frunzișul gros bucăți ruginite de oseminte de fier, resturile unui sfânt giulgiu cu urme de cuie, rămășițele pelerinajului. La câțiva metri sub pământ, dincoace de covorul de mușchi, ultimele bucăți din aparat sunt mâncate de distrugerea centenară. O mare parte din carcasă, nimicită în săptămânile de după accident, își începuse o a doua viață undeva pe insula Sáo Miguel.

Arhipelagul este presărat cu *almas* sau *alminhas,* „suflete” sau „sufletele”, blocuri de piatră cu pătrățele

albastre și albe împodobite cu o cruce. Și potrivit legendei de pe insulă, în fiecare a doua zi din noiembrie, sufletele pierdute se plimbă în jurul stelelor, în speranța că Sfântul Mihail le va prinde cu funia lui și le va elibera din purgatoriu. Aceste cruci, nenumărate pe înălțimile insulei São Miguel, veghează la salvarea acestor naufragiați. În vârful muntelui Redondo, un suflet veghează la mântuirea celor patruzeci și opt de naufragiați din cer.

În ultima zi petrecută în arhipelag, am plecat să văd balenele dincolo de munții înclinați, în care behăie oile țăranilor de pe insule. În Lajes de Pico, căpitanii Ahab[24] cu linii fine, călătorii abandonați pe chei la răscrucea Oceanului, agricultorii care dau la schimb furcile pe harpoane improvizate sunt înlocuiți de navete cu orar fix care brăzdează apele teritoriale ale Pico pentru tur-operatorii care le promit turiștilor că vor vedea cetaceele, sub lozinca *dacă nu sunteți mulțumiți, vă dăm banii înapoi.* În larg, departe de coaste, pielea albastră argintată cu dungi palide a balenelor iese din apă, aducând din adâncuri muzica ultrasunetelor. Aș vrea să vă vorbesc despre Antonio Tabucchi și *Femeia din Porto Pim,* volum de povestiri din Azore. În prolog, romancierul italian anunță că aceste povești despre naufragiați și balenieri sunt simboluri ale infinitului și absolutului. Pe ponton, cu inima strânsă de singurătate și absență, îmi imaginez accidentul, acest avion și pe pasagerii săi ca pe niște imagini transpuse din întâmplare și coincidențe. Orice poveste e un pretext. În ultimii doi ani, n-am crezut decât din rațiune în semne, în steaua norocoasă, m-am pierdut în ele, numai povestea acestor vieți prizoniere ale destinului în carlinga unui Constellation îmi putea răspunde la întrebări. Trebuia să ajung în Azore ca să înțeleg rezonanța intimă a acestor bărbați și a acestor femei care trăiseră și iubiseră. Trebuia să ajung în portul Ponta Delgada, să merg pe cărările muntelui Redondo, să observ,

[24] Personaj al romanului *Moby Dick.*

târziu cerul și în zori țărmul, ca să percep iluzia unei distanțe în inima romanului. Să înțeleg că, depărtând melasa sentimentelor mele, voi acosta, la capăt, pe un teritoriu cunoscut, că acolo voi găsi răspunsuri, voi face câte un pas înainte, din nou. Ar trebui, cu inima fărâme, să plec mereu în căutarea balenelor. Iar la Pico, vă spun eu, nu luminează niciun far.

În Horta, pe insula Faial, se află un bar în care se regăsesc marinarii din lumea întreagă și prind pe un panou de afișaj din lemn din jurul tejghelei mesaje, telegrame, bilete. Acest loc, o sală a pașilor pierduți ai marinarilor din Atlantic, oficiu poștal improvizat, se numește Peter's Bar. Legenda spune că aici s-ar fi turnat *Casablanca,* că Louis Armstrong ar fi cântat *As Time Goes By* în fundul sălii. Iar eu cred. Aceste cuvinte prinse pe panou își așteaptă destinatarii, nu e nicio grabă, își vor găsi ținta sau vor fi în zadar, îmi amintesc de o anecdotă familială. Unchiul meu, chemat în Algeria, și tatăl meu, student la Paris, au corespondat pe toată durata războiului. Scrisorile lor conțineau drept singur mesaj poziția pieselor dintr-o partidă de șah epistolară pe care au jucat-o timp de doi ani. Nu știu cine a câștigat și, în fond, nici nu-mi pasă. Peter's Bar tronează noaptea în Horta ca un far și aici oamenii se îmbată până găsesc soarele pe fundul unui pahar. Aici lumea își bea amarul, îl împărtășește pe cel al vecinului, drege prietenii șubrezite de lungi călătorii. În acest refugiu, fiecare caută, găsește, ca un suflet naufragiat, amintirea durerii sale și își bea simbria regretelor. Acolo eu am băut arenele Granadei, o grădină pierdută în mijlocul Alhambrei, un pat cu baldachin din lemn din Albayzin și fântâna maură al cărei susur ai fi zis că era cântecul de leagăn menit să adoarmă doi copii răniți. Și, la ultimul pahar, L'Autobus de lângă Circul de iarnă, etajul de sus din Café de la Mairie din piața Saint-Sulpice și La Féline pe înălțimile cartierului Ménilmontant. Acolo am lăsat, prins cu piuneze pe panoul de afișaj, între două sticle aruncate în mare, mâzgălit și smuls dintr-un

carnet de însemnări: „Într-o zi ne vom dărâma pereții închisorii; vom vorbi cu oameni care ne vor răspunde; neînțelegerea se va risipi între cei vii; morții nu vor mai avea secrete pentru noi. Într-o zi vom lua trenuri care pleacă”[25].

[25] Antoine Blondin, *L’Humeur vagabonde,* Ed. Gallimard, Paris, 1979.

31

Melcul lui Guadagnini

Gramaticienii sunt pentru scriitori ce este lutierul pentru muzician.

Voltaire,
Pensée, remarques et observations

Étienne Vatelot intră ca ucenic în atelierul familiei în 1942 la șaptesprezece ani. Tânărul renunță, fără regrete, la o carieră de portar de fotbal. Pe strada Portalis, numărul 11 bis, în spatele bisericii Saint-Augustin, domnește o atmosferă liniștită, de supunere, de secrete împărtășite prin cuvinte ferite, cărora le imprimă ritm numai scârțâitul lemnului. Pe mesele acoperite cu fetru verde, cuie de lemn, menghine și pensule înconjoară vioara suferindă. O moștenire fără testament. Al șaselea simt, *buricul degetului*, simțul tactil al sufletului, care unește intima înțelegere a artistului cu cea a instrumentului său și care nu se învață în nicio scoală. Își încearcă mâna repetând metodic aceleași gesturi pe viori de studiu: scoate coardele, cheile, călușul, inima viorii, butonul, cordarul, prăgușul și tastiera, își demontează și-și remontează neobosit pușca. Scoate capacul cu cuțitul, scoate tija, opritoarele și râcâie cu dalta picăturile de clei. Aliniate pe covorașul verde ca pentru inventar inima, butonul, călușul, colțul, cheile, eclisa și contraeclisa, îmbucarea, suportul pentru umăr, încrustarea, spatele, înclinarea transversală a gâtului, broasca, gâtul, bărbia, mânerul, înclinarea longitudinală, capacul, blocul, butucul, cordarul, tastiera, prăgușul și melcul. O gramatică ce te pregătește pentru mânuirea instrumentelor, căreia i se va adăuga, precum în cazul scriitorului, eliberarea de jugul sintaxei prin stil. Ucenicul vrăjitor cercetează misterul și visează, cu dalta în

mână, să facă viorile să prindă viață, precum măturile dansatoare din *Fantasia.*

S-a spus adesea că lutierul este tămăduitorul muzicianului. Această analogie nu este dezmințită de niciun violonist, relația dintre meșter și concertist depășește deseori simplul cadru al viorii. Este vorba într-o anume măsură de un psihoterapeut, de un vraci al inimii, comparație înscrisă chiar și în fabricarea instrumentului. Inima viorii, această piesă din molid ce se află așezată în interiorul cutiei de rezonantă. La câțiva milimetri de colțul din dreapta al călușului și de cordar, inima viorii, asemenea aceleia pe care o găsim în fiecare dintre noi în măsura în care dorim să credem în ea[26], are legătură cu indefinibila necesitate a ecoului. Transmite vibrațiile coardelor din străfundul instrumentului. Îi permite, de asemenea, capacului să mențină presiunea pe care o exercită coardele prin intermediul călușului. Inima, o cameră de rezonanță care susține presiunea, greutatea vieții; aș subscrie cu drag la această definiție. Tămăduitor al inimii fără stetoscop, dar înarmat cu un instrument la fel de poetic: cleștele pentru inimi. Arta luteriei stă, între altele, în așezarea acestui cilindru de lemn. Atunci meșterul devine încrezător. Potrivirea piesei trebuie să corespundă personalității și sonorității virtuozului. Înarmat cu acest clește, lutierul prinde inima pentru a o introduce prin gaura dreaptă într-o extremitate scobită, și o așază delicat în poziția ideală. Deplasarea cu câțiva milimetri poate strica și vioara și interpretarea concertistului, atingerea inimii unei viori necesită înțelegerea deplină a instrumentului și a stăpânului său. Și tămăduitorul inimii devine tămăduitorul inimilor. Étienne a înțeles acest lucru însoțindu-și tatăl în Austria să-i întâlnească pe marinarii pădurilor, tăietorii de lemne din aceste catedrale silvestre. Să creeze o vioară pentru Menuhin, să caute copacul

[26] În limba franceză, această piesă se numește „âme“ suflet.

înfrățit în temperament cu virtuozul și din care să creeze întinzătorul de coarde. Iar din această călătorie, prima dintr-o lungă serie, să capete sentimentul că aparține unei frății a vrăjitorilor care se adună la umbra coniferelor, invocând luna, seva, înclinarea soarelui și umiditatea din crâng.

Étienne Vatelot o întâlnește pe Ginette Neveu în iunie 1949, și de la bun început între ei se înfiripă o relație de încredere și prietenie. Îi revine sarcina să facă mici reglaje la Stradivarius. Trebuie să-l deschidă puțin și să regleze umidificarea viorii, pe care intensitatea interpretării talentatei artiste o pune la grele încercări. Unii amatori de legende povestesc chiar că, după un concert, din cauza exaltării i-a sângerat bărbia. Étienne studiază instrumentul, îi propune tatălui său să meargă mai departe, să înlocuiască bara de armonie, prea veche și prea scurtă după părerea lui. Ucenicul vrăjitor vrea să taie măturile cu toporul, dar meșterul Marcel Vatelot îl trimite la studii: „Micule lutier, vrei să te atingi de o asemenea vioară? Nu uita că nu trebuie niciodată să distrugi o sonoritate care i se potrivește celui care interpretează!” Étienne nu va uita această lecție, numai tovărășia strânsă cu artiștii îi garantează înțelegerea profundă a instrumentului. Ca un prim exercițiu, o va însoți pe Ginette în turneul său prin America, alături de ea va înțelege toate aceste subtilități. Ca un adevărat ucenic, se pregătește să-i fie alături cu cufărul lui de prim-ajutor. Va trebui să vegheze la vioara sa Omobono Stradivarius. Ia biletele, Étienne va lua zborul din 27 octombrie al companiei Air France. Pe 22, când Ginette se duce la atelier să-și ia vioara, îi cere totuși lui Étienne să-și amâne călătoria pentru a-și pune ea la punct programul în Saint Louis. În grabă, tânărul lutier își sună fratele, angajat al companiei maritime French Lines, care îi oferă în extremis o cabină pe pachebotul Île-de-France. Va pleca pe 30 octombrie. Când află de accidentul avionului F-BAZN în dimineața zilei de 28 octombrie, dincolo de tristețea profundă care îl

încearcă, nu poate să nu se gândească la această călătorie anulată și la puterea discretă a hazardului.

Treizeci și trei de ani mai târziu, miercuri 30 iunie 1982 la 20.30 în direct pe Antenne 2 din studioul din Buttes-Chaumont, Jacques Chancel îi dedică o ediție din *Grand Echiquier* lui Étienne Vatelot, emisiunea se numește „Sufletul viorilor”. Lutierul e înconjurat de prietenii și clienții săi, Isaac Stern și Mstislav Rostropovici. Cu câteva zile înainte de seara cea mare, prezentatorul primește o scrisoare de la pianistul Bernard Ringeissen: Am un cadou neprețuit pentru dumneavoastră, pe care îl veți putea oferi în direct la televiziune”. După ce îi telefonează, Jacques Chancel îl invită să li se alăture. În a doua parte a emisiunii, prezentatorul îi cere lui Étienne Vatelot să-și amintească de violonista Ginette Neveu.

JACQUES CHANCEL: Este un subiect delicat, căci în mod normal ar fi trebuit să plecați cu acel avion.

ÉTIENNE VATELOT: Evident, mă emoționez când mă gândesc la ea. Mă gândesc la ea, pentru că era o foarte mare violonistă și mai ales o femeie cu un temperament foarte puternic, copleșitor, foarte deschis. Și e foarte curios, pentru că, atunci când Ginette Neveu a avut acest accident, iar avionul s-a prăbușit în Azore, ne-a fost adusă la atelier cutia în care se aflau cele două viori ale ei, nu mai era nimic înăuntru, nici măcar o bucată de lemn, doar un arcuș rupt și un altul cu o semnătură pe care am recunoscut-o imediat. Am fost întrebați: „Recunoașteți arcușul acesta? Da, da, desigur, este un arcuș din aur și baga și care trebuie să poarte semnătura «Hill & Sons» din Londra, un lutier englez”. Și i-am spus: „Dar unde ați găsit acest arcuș?” Când am coborât de pe munte, în timp ce căutam printre resturi, am auzit un domn care scârțâia la vioară într-o casă țărănească. Am intrat, am observat că avea acest obiect din aur și baga în mâna lui, și l-am întrebat: „E al dumneavoastră?” și a răspuns: „Nu, nu, l-

am găsit”, în acel moment, am întrebat: „Și vioara pe care o avea în mână?” Persoana care făcea parte din comisia Air France ne-a răspuns: „Ah, știți, părea atât de veche!” Așa că n-am știut niciodată exact dacă vioara lui Ginette Neveu mai există sau nu.

JACQUES CHANCEL: Étienne Vatelot, nu v-am spus, nu i-am dat numele presei, dar vom vedea dacă ceea ce se spunea este exact sau fals. Un pianist care nu vine în calitate de pianist astă-seară – dar pe care îl vom vedea în curând în *Le Grand Echiquier* – nu v-am spus că este aici, un pianist a adus ceva, un obiect care ar putea aminti de vioara lui Ginette Neveu. Este vorba despre Bernard Ringeissen. Știți, știți că un pianist, pe numele său Bernard Ringeissen, are… A venit, o să-i cer să ne arate ce a adus. Iertați-mă că toate acestea se întâmplă în direct, dar *asta este. (I se adresează lui Bernard Ringeissen)* Luați loc aici, vă rog.

ÉTIENNE VATELOT: De ani de zile se spune că aveți ceva ce i-a aparținut lui Ginette Neveu, un lucru care ar fi fost regăsit.

BERNARD RINGEISSEN: Da, consulul Franței, care a avut trista misiune de a se ocupa de toate formalitățile – consulul Franței, care era la Lisabona în momentul catastrofei și care a fost în Azore –, a găsit la un pescar a doua zi după catastrofă un melc de vioară. Eu eram în turneu prin Brazilia și când mi-a arătat acest melc – eu o cunoșteam bine pe Ginette Neveu – am fost, desigur, foarte emoționat. Mi-a spus: „Uitați, vi-l dau”. (*Caută în buzunarul stâng de la vestă)* Și iată-l. *(Îi întinde melcul lui Étienne Vatelot, lutierul îl studiază o clipă, vocea i se gâtuie, respiră greu, Isaac Stern îi pune o mână pe umăr)*

ÉTIENNE VATELOT: Este capătul viorii Guadagnini a lui Ginette Neveu! Avea două viori, avea două viori în cutie, iar ăsta e capătul viorii Guadagnini a lui Ginette Neveu. *(În timp ce vorbește, camera face un prim-plan pe mâna dreaptă tremurătoare a lutierului, care ține capătul viorii)* Il recunosc imediat, pentru mine parcă ar fi fost ieri. *(Lung*

moment de liniște) E incredibil, îmi cer scuze. *(își șterge o lacrimă)* Nici măcar nu am nevoie de ochelari să-l văd, de obicei îmi iau ochelarii, dar e uluitor. Este vioara, ultima vioară pe care i-a vândut-o tatăl meu înainte de călătoria din Statele Unite. Este adevărat! E o întreagă poveste.

JACQUES CHANCEL: Cum se face că nu v-ați întâlnit niciodată?

ÉTIENNE VATELOT: Nu știu, au fost mai multe concursuri de împrejurări, la un moment dat aflasem de asta, de asemenea, îi telefonasem unei prietene ca să vă aflu adresa și apoi, nu știu, erați…

BERNARD RINGEISSEN: Este o relicvă, era o relicvă, știți, nu am… Eram așa de emoționat. Cred că o voi dona Conservatorului.

Melcul trece dintr-o mână în alta.

ÉTIENNE VATELOT: Atunci acesta nu este Stradivariusul, ci vioara Guadagnini.

BERNARD RINGEISSEN: Și atunci, ce s-a ales de Stradivarius?

ÉTIENNE VATELOT: Încă nu știu.

JACQUES CHANCEL: Bernard Ringeissen, mulțumesc, ne revedem curând.

Étienne Vatelot îi dă melcul lui Bernard Ringeissen, prinzându-l de ambele mâini.

ÉTIENNE VATELOT: Să o păstrați cu mare grijă.

JACQUES CHANCEL: Iertați-mă că am procedat astfel, nu am vrut să creez un moment emoționant, îmi doream pur și simplu să vă puteți întâlni.

BERNARD RINGEISSEN: A fost un moment cu adevărat emoționant și cred că așa s-a văzut pe scenă.

ÉTIENNE VATELOT: Categoric. Mai bine să ne gândim la altceva, chiar dacă ne amintim, ne amintim cu plăcere de acest lucru.

ISAAC STERN: Trebuie să spun că am fost foarte emoționat și mișcat de ceea ce s-a petrecut aici.

JACQUES CHANCEL: V-am văzut plângând, Isaac Stern.

ISAAC STERN: Am asistat la ultimul concert pe care l-a

susținut înainte de a muri, în ziua când a urcat la bordul avionului în care și-a găsit moartea; eram la concert, eram la Châtelet cu fratele ei, un concert de sonate, a cântat minunat, cu o asemenea profunzime în înțelegerea vastă a muzicii, un suflet cu adevărat ales. Și am fost așa de emoționat să văd ce s-a petrecut astă-seară. Trebuie să vă spun, dacă îmi dați voie, că piesa de Haydn pe care am interpretat-o a fost și în memoria lui Ginette, pentru că era cineva în muzică. Ne lipsește, nu găsești prea des asemenea oameni.

Când am dat din întâmplare peste această înregistrare, într-o seară, târziu, am fost de-a dreptul uimit. Hohotele din vocea lui Étienne Vatelot, privirea lui Isaac Stern, delicatețea și stângăcia lui Bernard Ringeissen și Jacques Chancel, ca șef de orchestră, aproape jenat de surpriza lui. A trebuit s-o văd din nou, să fiu atent la detalii, la palma lutierului, la această bucată de lemn sculptată ca o circumvoluție barocă și a cărei reapariție ca prin farmec, treizeci și trei de ani mai târziu, în fața camerelor de televiziune, dădea acestui moment aerul unei sainete suprarealiste. Apare o imagine, femeia-volută, forma reînnoită a *Viorii lui Ingres*, de Man Ray, în care muza Kiki din Motparnasse, ușor din profil, printr-un montaj prin care are f-urilor viorii pe spate, devine femeia-instrument. Turbanul legat ar fi melcul pe care îl numim „capăt” și ale cărui volute estetice împodobesc vioara cu secretul său. Proprietarul acestei fotografii nu era altul decât André Breton, care trebuie să fi văzut în ea unul din aceste *hazarduri obiective* pe care le colecționa așa cum alții colecționează fluturi. *Hazard obiectiv,* această frumoasă formulă pe care el a definit-o ca fiind interacțiunea experiențelor personale ale sincronismului. În *Vasele comunicante*, aprofundează noțiunea de hazard necesar: „Cauzalitatea nu poate fi înțeleasă decât în legătură cu categoria hazardului obiectiv, formă de manifestare a nevoii”. Operă practică a aparițiilor, *Nadja* este presărată

cu fotografiile lui Man Ray. Ultima mă marcase la vremea aceea, o vedere a Palatului Papilor dinspre Barthelasse, în stânga, indicatorul „LES AUBES”, firma restaurantului de pe insula Sous les Aubes. Această fotografie nu apare în prima ediție a cărții și nu-i aparține lui Man Ray. Autorul este o prietenă, Valentine Hugo, soția lui Jean Hugo, strănepot al poetului care scria *Mâine în zori*... Cu câțiva ani înainte, îi oferise un mic laviu al ilustrului său strămoș, o linie a orizontului intitulată *Zorile;* André Breton și Jacqueline Lamba i-au dat apoi fiicei lor acest nume al speranței. Această ultimă fotografie din *Nadja,* pe malurile Ronului, este cu câteva pagini înainte de sfârșitul cărții. André Breton încheie istorisirea cu retranscrierea unui articol de ziar:

X... 26 decembrie. – Operatorul responsabil de la stația telegrafică fiară fir situată pe L'Île du Sable a recepționat un fragment dintr-un mesaj care se presupune că a fost lansat duminică seara la ora X de către... Mesajul spunea mai exact: „Ceva nu merge”, dar nu indica poziția avionului în acel moment și, ca urmare a condițiilor atmosferice favorabile și a unui bruiaj, operatorul nu a putut să înțeleagă nicio altă frază, nici să restabilească legătura.

„Mesajul era transmis pe o lungime de undă de 625 de metri; pe de altă parte, dată fiind intensitatea recepției, operatorul a crezut că poate localiza avionul pe o rază de 80 de kilometri în jurul L'Île du Sable.”

Acest melc magic seamănă prea mult cu unul din acele obiecte ale căutării care populează basmele. Bucata de lemn sculptată se ivea din lumea de dincolo și era purtătoarea unui mesaj ce trebuia descifrat. Și iată *Povestea melcului viorii Guadagnini,* unde capătul unei viori trece dintr-o mână în alta, din Azore în Brazilia și până la un studio de televiziune din Buttes-Chaumont, într-o emisiune numită *Grand Echiquier,* pentru a fi autentificat

de ultimul lutier care a lăcuit vioara cu treizeci și trei de ani în urmă. Lacul, secretul suprem, decoctul spițerului, pe care Marcel Vatelot îl prepara în secret duminica, ferit de privirile indiscrete, și a cărui rețetă nu i-a încredințat-o fiului său decât pe patul de moarte. Antonio Stradivari, în schimb, lua cu el în mormânt formula lacului său.

Misterul rămâne. Ce s-a ales de celebrul Stradivarius al lui Ginette Neveu, o violă creată în 1730 de Omobono Stradivari, fiul meșterului din Cremona? Vechea vioară din mâinile pescarului din Azore, pe care anchetatorii, orbiți de aurul și bagaua arcușului, nu consideraseră că merită s-o recupereze, atât de „veche" părea, era oare faimosul Stradivarius al lui Ginette Neveu? Lévis-Mirepoix, inspectorul de la Air France, îi spusese candid acest lucru lui Vatelot: „Ah, știți, părea așa de veche!" Cu trecerea zilelor, misterul faimoasei viori sporea. Dat fiind prețul exorbitant al instrumentului, părea de neconceput să nu se facă verificări. Și asta a făcut compania de asigurări. Trei zile mai târziu, doi experți însoțiți de un interpret mergeau pe insula Sáo Miguel, în satul Algarvia, în căutarea viorii pierdute. Anchetatorii au urmat indicațiile lui Lévis-Mirepoix și au stat de vorbă cu pescarul. Acesta a afirmat că nu-și amintește, că nu a avut niciodată o asemenea vioară. După ce au scormonit prin tot satul și au cercetat amănunțit versanții muntelui Redondo, experții s-au întors cu coada între picioare. Misterul s-a transformat în legendă. În Azore, bătrânii povestesc că, în anii '50, un nebun se distra scârțâind la o vioară, secretul cătunului; care mai de care înfloresc povestea, o amplifică, se spune că ar fi dispărut, că ar fi vândut instrumentul, care ar fi ajuns în America, unde un comerciant bogat l-ar fi cumpărat la un preț exorbitant. Nimeni nu știe adevărul.

Pe 6 noiembrie 2013, la hotelul Drouot, în Paris, casa de licitație Artemisia scoate la vânzare valiza lui Marcel Cerdan, găsită pe versanții muntelui. Vânzarea provoacă agitație în mediul restrâns al colecționarilor, pe valiza

dreptunghiulară din piele deschisă la culoare, uzată, tocită, dar intactă, inițialele „E. C.” întipărite sub o coroană ar fi, scrie în catalog, un simbol al iubirii dintre Cerdan și Piaf. Se spunea că ar fi descoperit-o într-o zi când colindau un magazin de vechituri din New York, surprinși să găsească acolo prenumele cântăreței și numele boxerului, pe care într-o bună zi sperau să le vadă alături. Pe dosul valizei este lipită o etichetă decolorată a companiei maritime Cunard White Star, amintirea unei călătorii cu transatlanticul din 1946. Cu ocazia celei de-a cincea comemorări a morții lui Édith Piaf, presa scrie pe larg despre această frumoasă poveste, se vorbește despre „valiza iubirii”. Prețul obiectului estimat între cinci și zece mii de euro ar trebui să crească rapid. Nimeni, în afară de un jurnalist de la *L ’Equipe,* nu remarcă neconcordanța datelor, cei doi s-au întâlnit în 1946, dar idila lor a început abia în ianuarie 1948, așadar acea călătorie nu avusese loc. Este un fals. Ancheta dă la iveală înșelătoria în dimineața licitației, iar valiza nu-și găsește cumpărător.

Post-scriptum

Căsătoria amanților de odinioară

Notasem în avionul care mă aducea la Lisabona fragmentul acesta dintr-o poezie de Blaise Cendrars, *Fernando de Noronha*:

De departe ai zice că e o catedrală cufundată
De aproape
E o insulă în culori așa de vii,
că verdele ierbii pare auriu.

În ea am găsit o descriere fidelă a Azorelor, înălțarea rocilor vulcanice, a acestor stalagmite milenare ale căror forme bizare schițează arhitectura recifurilor. Și acest verde, omniprezent, flamboaiant, pământul roditor de la lavă și de la peisajele cu motive ca ale lui Rousseau Le Douanier, de la pădurile virgine cu soarele aflat la asfințit. Totuși, Azorele nu seamănă deloc cu arhipelagul brazilian al lui Fernando de Noronha, unde verdele tropical se prăvălește în albastrul turcoaz al lagunelor. Douăzeci și una de insule, pierdute la mai mult de cinci sute de kilometri de Recife. Când am descoperit raportul anchetei accidentului aviatic Paris-Rio, s-a născut o legătură uimitoare. AF447 decolează de pe aeroportul Antônio-Carlos-Jobim din Rio de Janeiro în seara zilei de 31 mai 2009. La 2.14, pe 1 iunie, avionul dispare de pe radare. Autoritățile braziliene declanșează imediat căutările și abia cinci zile mai târziu sunt scoase din apă primele cadavre. Aparatul se află la aproape trei mii nouă sute de metri adâncime și este de negăsit. Repatrierea primelor rămășițe se face de pe aeroportul Fernando de Noronha. Incertitudinea privind locul accidentului, la care se adaugă adâncimea, încetinește operațiunile de căutare, și AF447

este găsit abia în aprilie 2011. Pe 16 mai sunt recuperate valoroasele cutii negre. Rămășițele sunt duse pe insulă înainte de proba de ADN și de identificarea dentară, doisprezece membri ai echipajului și două sute șaisprezece pasageri, printre care se afla și Silvio Barbato, dirijorul orchestrei simfonice din Rio. Pe 16 iunie, nava *Île de Sein*, responsabilă cu operațiunile de căutare în Atlantic, acostează la Bayonne, la bord se află o sută patru victime de naționalitate franceză, transferate mai târziu la Institutul Medico-legal din Paris.

Pe 28 septembrie 1915, în timpul bătăliei din Champagne, caporalul Blaise Cendrars își pierde brațul drept. Într-o febrilă noapte dedicată scrisului, pe 1 septembrie 1916, își regăsește inspirația, rodul său va fi *La Fin du monde filmée par l'ange Notre-Dame.* Sub semnul constelației Orion, membrul fantomă este urcat la ceruri și-i insuflă, ca o muză, versurile elastice ale modernității, se naște poetul stângaci. Orion, uriașul orb, trădat de Oenopion, călăuzit de copilul Cedalion pe care-l poartă pe umeri, mereu mai spre est, în căutarea razelor soarelui care pot, din câte spune oracolul, să-l vindece. Moartea sa, provocată de acul scorpionului lui Artemis, îl ridică la cer. Scorpion și Orion unul lângă altul în constelații. Blaise transpune în mitul grecesc legenda personală a mâinii siderale. Smulsă, prinsă în melasa nămoloasă de pe cărările gloriei, se alătură precum cele cinci degete de la mână nebuloasei Orion. Vrajă, adormirea unei mâini drepte care se alătură stelei Betelgeuse, steaua gigant a temei astrale scânteiază.

În timpul războiului vedeam Orion prin crenel
Când zeppelinele veneau să bombardeze Parisul, veneau mereu dinspre Orion
Azi îl am deasupra capului
Marele catarg străpunge palma acestei mâini care trebuie să sufere

Cât mă chinuie mâna mea tăiată, pătrunsă de o suliță neîntreruptă.

Cendrars a devenit pustnicul din Aix-en-Provence, unde s-a refugiat din 1940. Copiii sunt pe front, Raymone în Brazilia cu trupa lui Louis Jouvet. Poetul a renunțat la scris, își omoară timpul prin hanuri, îi blestemă pe nemți din cârciumile de pe Cours Mirabeau, pradă rafturile bibliotecii Méjanes, veghează dintr-un apartament mare de pe strada Clemenceau la Mamanternelle, optzeci și patru de ani, mama eternei sale iubite. Trei ani de tăcere, trei ani până ce demonul scriiturii înăbușit de infamul dezmăț îi impune din nou legea sa, rodul va fi *L'Homme foudroyé.* Acolo vorbește despre Judecata de Apoi și de un sfânt ocrotitor al aviației, maestru al levitației, sfântul Iosif de Copertino. Raymone se întoarce. Nu foarte departe, Laurin, un alt ciung, sabotează trenurile germane, mai departe, la Céreste, René Char, un alt poet, căpitanul Alexandre[27], se alătură Rezistenței. Vine eliberarea. Octombrie 1945, un tânăr reporter pe nume Robert Doisneau îl fotografiază pe Blaise sub bolta de verdeață, în grădini, printre cactuși și buruieni, în cămașă, cu basca bine pusă pe cap și cu chiștocul lipit de buze. Nu mai este elegantul în zdrențe pictat de Modigliani, ci un bunic întors din mii de bătălii, cuminţit, exilat, cu chipul dăltuit pe care strălucesc ochii pe jumătate închiși, la masa de lucru, cu mașina de scris într-o parte și cu paharul și sticla de rom în cealaltă. Blaise îmbătrânește și tinerii sosesc în mare grabă. Lumea vine la Aix parcă în pelerinaj. Pe el îl amuză.

La scurt timp după plecarea lui Robert Doisneau, René Fallet, demobilizat, vine la el: „Domnule Cendrars, aveți cincizeci și șase de ani, eu am optsprezece, ați putea fi, cum se spune, tatăl meu, dar vă recunosc, vă elogiez și vă

[27] Supranumele poetului René Char, luptător în Rezistența franceză, în timpul ocupației.

iubesc…”, îi scrie el. Nu un tată, ci un frate, mâna prietenă, cel cu care colindă birturile, cu care sparge pahare la Deux Garçons, cu care vorbește despre poezie, cameleoni, crini și păsări, cu care dă cu banul, face echipă, cuvinte de caldă prietenie și un discipol fără disciplină. Pustnicul din Sainte-Victoire strânge armata amicilor mâinii prietene.

Un tânăr, altul, fiu nu după afinitate, ci de sânge, pilotul Rémy Sauser moare în plin zbor, dincolo de Mediterana, în Maroc. Durere surdă, năucitoare, „un pumn în plină figură”, îi mărturisește Blaise unei prietene. Termină *Mâna tăiată,* având drept dedicație: „FIILOR MEI ODILON ȘI RÉMY CÂND SE VOR ÎNTOARCE DIN PRIZONIERAT ȘI DE LA RĂZBOI ȘI PENTRU FIII LOR CÂND ACEȘTI MICUȚI VOR AVEA DOUĂZECI DE ANI, DAR CE PĂCAT! …” apoi adaugă, de la capăt, un post-scriptum, ca o ultimă telegramă ce telegrafiază durerea: „Păcat…! Pe 26 noiembrie 1945, o telegramă de la Meknès (Maroc) mă anunță că Rémy a murit într-un accident de avion. Bietul meu Rémy, era așa de bucuros că survolează munții Atlas în fiecare dimineață, era așa de bucuros că trăiește după întoarcerea din captivitate din Nemția. E mult prea trist… Dar unul dintre privilegiile acestei periculoase meserii de pilot de vânătoare este că poți muri în plin zbor și tânăr. Fiul meu se odihnește printre camarazii căzuți asemenea lui, în acest mic pătrat de nisip din cimitirul supraaglomerat din Meknès, destinat aviatorilor, unde fiecare zace încovoiat în parașuta lui, ca niște mumii sau larve care așteaptă de la păgâni, sărmanii puști, soarele învierii”. Și Raymone, despărțită, regăsită, îl plânge pe Rémy ca pe propriul fiu, preferatul ei. După ce urcă din nou pe scenă la Paris, îi scrie lui Blaise: „Eram sigură că n-am să-l revăd pe Rémy. Când m-a îmbrățișat, la metrou, a văzut în privirea mea că-i spun adio, și s-a întors să-mi strângă mâinile…” Ca un sindrom al membrului-fantomă amputat, fiul legat încă de trup, halucinoză, patologie a ciotului, Rémy vine să-și bântuie din nou tatăl într-o

„ultimă carte poștală” trimisă pe 4 noiembrie 1945: „Dragă Blaise, munca e din ce în ce mai interesantă, sunt extrem de încântat, îmi place totul – munca mea, vremea, aprovizionarea (smochine, portocale și mandarine) și sper să rămân aici până la Paște, să mă întorc în Franța odată cu vremea bună. Sper că și la tine e totul bine. Sărutări. Rémy.”

Un monoloc pierdut în munții Atlas din Maroc.

Un Lockheed Constellation dispărut în mijlocul Atlanticului.

Când iubești, trebuie să te întorci. O viață în care să strici busola, să te pui la dispoziția punctelor cardinale și apoi, la capătul lumii, locul comun. Când iubești, trebuie să te întorci. O viață în care să te joci de-a v-ați ascunselea, să păcălești plictisul, să păcălești moartea și, din prag, vechea cabană, originea, comoara. Când iubești, trebuie să te întorci. Blestemat, disperat, de-a valma, cu spiritul împestrițat de animale fabuloase și peisaje utopice, să găsești în străfundurile pădurii primordiale sufletul pereche, răbdător și ocrotitor. Când iubești, trebuie să te întorci. O viață în care să-ți pierzi sufletul, Rusia, China orientală, unchii din Panama, Amazonia, balenele din Țara de Foc, Amsterdam, Anvers, orizontul la scăpătat deasupra Ecuatorului, războiul și vapoarele, o viață întreagă sub semnul plecării. Al unei sosiri, neașteptate, banale, la doi pași, și *Odiseea* ca un mare ocol. Când iubești, trebuie să te întorci. Pe 27 octombrie 1949, în timp ce un avion pe nume Constellation decolează de pe Orly, în Sigriswil, în Berna Superioară, poetul Blaise Cendrars se căsătorește cu iubita lui dintotdeauna, Raymone Duchateau. Căsătoria amanților de odinioară, într-un han din zona germană a Elveției, mai întâi o călătorie de logodnă, iar inelul pecetluiește întoarcerea în țara natală. Blaise apatridul și-a găsit o patrie. Plecat definitiv, aflat în pragul vieții, găsește în satul Sigriswil meleagul străbunilor. Iar el, elvețianul fugar, care se temea că nu va ajunge niciodată, când în sfârșit Raymone acceptă să se căsătorească, își

descoperă Itaca pe chipurile țăranilor din Berna Superioară. În istorie, expresii, forma nasului, recunoaște semnele intangibile ale unei ascendențe. În genealogia viticultorilor din zona lacului Thun, un caracter comun, o frăție a neîmblânziților, a revoltaților. În sala hanului unde sărbătoresc împreună cu câțiva prieteni după căsătorie, Blaise anunță că scrie *Conquête de Sigriswil.* Nu va fi așa. În bisericuța din secolul al IX-lea, într-un tablou pictat pe lemn, își recunoaște străbunii printre cei treizeci de burghezi de pe retablu; pe 27 octombrie 1949, în clipa în care Constellation decolează din Orly, iubiții despărțiți, dar de nedespărțit își unesc destinele, poetul cu mâna tăiată iese la liman.

În 1956, Blaise Cendrars își publică ultimul roman, *Emmène-moi au bout du monde!...* Titlul este o chemare sub formă de pretext, nu căutarea exotismului, carnete de călătorie închipuite, ci adevărul unui om, capătul lumii nu este prea departe, așa cum o planetă își încheie o mișcare de revoluție. *Prag,* valoare limită și inițială, baza ușii marcată de o piatră sau de o bucată de lemn, sau termen din domeniul aviației, *prag decalat* spre începutul și finalul pistei. Își face testamentul, lumea de dincolo, partea aceea a visului sub formă de punct final este aici, la Paris: „Capătul lumii este Père-Lachaise”.

Blaise Cendrars moare la parterul apartamentului de pe strada Jose-Maria-de-Heredia. Paralizat fiind, ultimele luni sunt un lung calvar. Pe 21 ianuarie 1961, Raymone îi închide ochii soțului ei, Miriam își ține tatăl de mână. Nu plânge cu zâmbetul pe buze.

M-am născut într-o zi de 20 ianuarie și, la vârsta de unsprezece ani, am început să mă îndoiesc de data nașterii mele. Dădusem de anunțul trimis de părinții mei, indica data de 21 ianuarie. Și după ce i-am întrebat, niciunul dintre ei nu a fost în măsură să-mi dea un răspuns clar, actul de stare civilă și livretul de familie erau diferite.

Eram iritat, nu înțelegeam cum de nu era posibil să lămurească lucrurile. Nu știam când mă născusem și nu aveam un semn zodiacal cert, pe 20, Capricorn, pe 21, Vărsător. O chestiune de constelații. A trebuit să verific la clinică, registrele indicau data de 20.

Mulțumiri

lui Manuel Carcassonne, Bernard Chambaz, Benoât Heimermann și lui Luc Widmaier.

Toată recunoștința mea lui Philippe Castellano, autor al valoroaselor articole „Il y a 60 ans: le Constellation de Marcel Cerdan disparaissait aux Açores”, *Avions,* nr. 173 și 174; lui Dominique Grimault și Patrick Mahé, autori ai *Piaf-Cerdan, un hymne à l'amour 1946–1949*, Robert Laffont, 2007; și lui Jacques Chancel, orchestrator al miracolelor.

Credite

Versurile reproduse la paginile 48 și 49 sunt extrase din cântecul *Volutes.*
Cuvinte: Alain Bashung / Jean Fauques
Muzică: Alain Bashung
©1991 Universal Music Publishing
Prin amabilitatea Universal Music Publishing.

La paginile 79 și 80, scrisoarea lui Édith Piaf către Marcel Cerdan este extrasă din opera *Moi pour toi. Lettres d'amour*, Édith Piaf și Marcel Cerdan © le cherche midi éditeur

Versurile poemelor „Fernando de Noronha" p. 175 și „Orion" p. 177 sunt extrase din culegerea *Feuilles de route* © 1947, 1963, 2001, 2005, Editions Denoël. Citate extrase din volumul 1 al colecției „Tout autour d'aujourd'hui", noua ediție a operelor complete al lui Blaise Cendrars coordonată de Claude Leroy.